ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Orga[illegible] Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

1882.

BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

SACHREGISTER
der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,
Jahrgang 1882.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten. Die unter I. mitgetheilten Aufsätze sind grösstentheils Leitartikel.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

Abfahrtzeit der Eisenbahnzüge in grossen Städten. 3, 33. 9, 136.
Abnahme-Commissar (Controleur) auf Walzwerken und in Maschinenfabriken nach dem Scientific American. 73, 937.
Attachirung von Bautechnikern Seitens der Deutschen Regierung an diplomatische Vertretungen im Ausland. 8, 117.
Ausnutzung der Personen- und Lastwagen nach der Vereinsstatistik. 56, 746.
Ausstellung der General-Direction der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten in der Nürnberger Ausstellung. 71, 913.
Ausstellung des Niederländ. Vereins für Local- und Strassenbahnen in Arnheim. 65, 852.
Bahn-Omnibus-Betrieb auf der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. 101, 1297.
Balmain's Leuchtfarben, Anwendung im Eisenbahnbetrieb. 84, 1076.
Berliner Kaufmannschaft, Jahresbericht, betr. Eisenbahnwesen und Tarifbildung. 55, 738.
Berliner Polizei-Präsidium, aus dem Verwaltungsbericht für die Jahre 1871—1880, betr. das Eisenbahnwesen. 55, 739.
Bessemerstahl-Production in den Vereinigt. Staaten. 39, 534.
Betriebsausgaben, deren Vertheilung auf den Personen- und Güterverkehr. 51, 689.
Betriebs-Sicherheit mit Rücksicht auf die bestimmenden Factoren derselben. 95, 1220.
Billet-Revision, zur Frage der zweckmässigsten Art derselben. 14, 216.
Blitzzug der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. 97, 1253.
Blocksystem und elektr. Glocken in Frankreich. 12, 184.
Böhmischer Braunkohlen-Verkehr in 1881. 46, 632.
Brandleite-Tunnel auf der Preussisch. Staatsbahn-Linie Arnstadt-Plaue-Suhl-Grimmenthal-Ritschenhausen. 46, 632. Nachtrag 47, 640.
Bremsen und Bremspersonal bei Eisenbahnzügen. 91, 1167.
Brennmaterial-Statistik Berlins in 1881. 11, 174.
Brennstoff der Zukunft. 75, 965.
Büreauzeit der Eisenbahn-Beamten in den Provinzialstädten. 72, 925.
Combinirbare Rundreisebillets in Frankreich. 67, 869. Siehe auch unter Verein D. E. V.
Couponfrage: Die Pfändung von Eisenbahnwagen vom politischen und volkswirthschaftlichen Standpunkte unberechtigt. 8, 118.
Coursentwicklung der Eisenbahn-Actien Ende 1880 u. 1881. 1, 5.
Dampfkraft-Uebersicht. 69, 890.
Dampfomnibus Krauss, auf der Bayer. Landes-Ausstellung. 65, 854. 69, 891.
Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, deren Wettkampf mit der Eisenbahn. 14, 219.
Donau-Elbe-Canal, Project. 90, 1155.
Eisen und Stahl, Qualitäts-Untersuchungen. 56, 750.
Eisenbahn-Glockensignal-Einschaltung. 22, 326.
Eisenbahn-Pensionscassen, von W. Schuppelius. 16, 243.
Eisenbahn-Verstaatlichung in Frankreich und Italien. 4, 52. Siehe auch unter Ausland, desgl. unter Preussen und Oesterreich.
Eisenbahn-Wagenräder aus Pappe. 63, 832.
Eiserner Oberbau, Fortschritte desselben, besondere Oberbau Systeme und Gewicht der Schienen nach der Vereinsstatistik pro 1878 und 1880. 60, 789; siehe auch 60, 791.
Elektricität, Anwendung gegen Feuersgefahr. 1, 2.
„ Elektrische Ausstellung, internationale in Paris, Schluss. 2, 23.
„ „ in München. 69, 886.
„ Elektrische Beleuchtung des Schlesisch. Bahnhofs in Berlin. 9, 139.
„ auf dem Bahnhof in Strassburg. 98, 1263.
„ Versuche mit Beleuchtung der Büreaus und der Locomotiven auf den Elsass-Lothringischen E., Main-Neckarbahn und Frankfurt. 18, 269.
„ „ Entgegnung auf den Aufsatz in No. 18. 23, 344.
„ „ auf den Französischen Eisenbahnen. 43, 586.
„ „ der Eisenbahn-Postwagen. 21, 314.
„ Elektrische Zugbeleuchtung, Versuchsfahrt bei der elektrotechnischen Ausstellung in München. 84, 1073. Siehe auch Sedlaczek's elektr. Locomotivlampe.
„ Elektrische Eisenbahnen, überhaupt. 69, 890. Uebersicht 99, 1277.
„ „ von Charlottenburg nach dem Spandauer Bock. 34, 472; eröffnet 1/5. 82. 35, 483.
„ Elektrische Ströme, Gefahren starker. 93, 1196.
„ Elektrischer Sturm. 99, 1273.
„ Elektrotechnischer Verein. Sitzung v. 27/12. 81: Siemens über Elektricität gegen Feuersgefahr; Unger über den gegenwärtigen Stand des Fernsprechwesens in Deutschland. 1, 2.
„ „ 31/1. 82: Elsasser über die Elektricitätsausstellung in Paris etc. 11, 168.
„ „ 28/2. 82: Fröhlich über die elektrischen Maschinen auf der Pariser elektr. Ausstellung. 20, 300.
„ „ 28/3. 82: Paalzow über die Apparate der Reibungs-Elektricität und galvanischen Elemente auf der Pariser Ausstellung. Die erste directe Telegraphenverbindung zwischen Deutschland und Amerika von Greatsiel über Valencia. 27, 386.
„ „ 25/4. 82: Aron über secundäre Elemente und deren Anwendung zur Erzeugung elektrischen Lichts in den Eisenbahnwagen. 34, 470.
„ „ Gentilly über den Glossograph; Förster über Erdströme. 41, 558.
„ „ 24/10. 82: Vortrag über die elektrischen Beleuchtungs-Versuche in den Strassen Berlins. 85, 1083.
„ „ 28/11. 82: Dr. Aron über die Theorie der Accumulatoren. 95, 1223. Siehe auch Telegraphen.
„ „ 19/12. 82: Christiani. Entwicklung der elektr. Bahnen. 101, 1298.
Erkrankungsverhältnisse der Beamten Deutscher Eisenb.-Verw. in 1880. 62, 821.
Europäisch-Amerikan. Verkehr, Errichtung einer Dampferroute mit nur 6tägiger Seereise von Fort Pond Bay auf Long-Island nach Milfordhaven in Südwales. 17, 261.
Expressgut-Beförderung auf den Badischen Staatsbahnen in 1881. 27, 388.
Fernsprech-Anlagen in Deutschland (siehe auch unter Literatur: Garwinkel). 1, 2.
Flussschifffahrt im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den Nordseehäfen. 23, 339.
Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien (Zweck und Einrichtung derselben). 96, 1229.
Gehörsstörungen des Locomotiv-Personals und deren Einfluss auf die Betriebssicherheit der Eisenbahnen (von Moos, Pollnow, Güterbock). 4, 49.

„ bei der Kronprinz Rudolfbahn. 11, 173.
Gleichnamige Stationen. 88, 1126.
Güterzugs-Locomotiven, deren Verwendung zu Personenzügen. 78, 994. 86, 1093. 89, 1140.
Hellwag, Oberingenieur der Gotthardbahn. Necrolog. 4, 50.
Heppe's Leinenheber. 42, 578.
Hohenegger's patentirter Stahlschwellen-Oberbau. 28, 402.
Ingenieure als Staatsoberhaupt (Bavier) und Minister (Freycinet etc.). 10, 159.
Insulite, ein neues Isolirmaterial. 84, 1076.
Internationale Conferenz in Bern zur Festsetzung von Normen für Erleichterung des Transits von Rollmaterial auf den Mitteleuropäischen Eisenbahnen. 81, 1038. 82, 1047. 83, 1059. Beschlüsse. 85, 1082. Aus dem Schlussprotocoll. 88, 1125.
Internationale Elektricitäts-Ausstellung in München. 72, 931.
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Prof. Fick zum Art. 38 des Berner Entwurfs. 9, 140. Vortrag von Steinbach in Wien. 4, 52.
Internationaler Verkehr mit den Italien. Eisenbahnen und die bezüglichen Tarife. 79, 1005. 80, 1013.
Kilometer-Abonnements-Billets. 89, 1138.
Kohlenproduction und Consumtion in Europa. 95, 1225.
Kohlenverbrauch der Englischen Eisenbahnen. 90, 1155.
Landwirthschaftliche Bahnen, praktische Winke für deren Herstellung von Plessner. 15, 225.
Lenkachsen von E. Tilp. 78, 993.
Localbahnen in Bezug auf den Wagenverkehr. 13, 199.
Locomotiven, deren Ausnutzung auf den Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnen. 43, 585.
„ Die Unterhaltung und Erneuerung der Locomotiven auf den Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880. 45, 614.
„ auf Strassenbahnen, feuerlose. 98, 1270.
„ Construction der Schnellzug-Locomotiven. 98, 1263. Siehe auch Güterzugs-Locomotiven.
Locomotivkessel-Explosionen auf Engl. E. 97, 1254.
Marken-Sparcassen, Empfehlung der Einrichtung in den Werkstätten etc. der Eisenbahn. v. Frühauf. 87, 1105.
„ Antwort auf Anfragen. 98, 1262.
Meridian-Anfangspunkt, Feststellung eines einheitlichen. 84, 1076.
Metermass in England. 75, 965.
Metz'sches Billetsystem für Vollbahnbetrieb. 25, 367.
Militärisches. Die Befestigungsweise der Gegenwart und nächsten Zukunft von v. Giesse. 11, 172.
„ Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und Kampf um Eisenbahnen. 12, 177.
„ Eisenbahntransport verwundeter u. erkrankter Krieger von zur Nieden. 35, 481.
„ Militärische Leistungsfähigkeit der Bosnabahn. 42, 573.
Militärbahn, Preuss., Betriebs-Ergebnisse in 1881/82. 99, 1278.
„ „ Brückenbauten des Eisenbahn-Regiments in Berlin. 69, 888.
Patentagenten-Institut in England. 83, 1057, projectirt in Berlin. 84, 1075.
Pensionscassen der Eisenb.-Beamten. 16, 243 (v. Schuppelius); 39, 529.
„ Pensions- und Unterstützungscasse der Beamten der Gotthardbahn. 68, 877.
Personenporto im Eisenbahnverkehr. Humoreske von Plessner. 55, 737.
Personentarife, Studien über eine Reform desselben. 14, 213. 17, 257. 18, 269.
„ deren Einheitlichkeit. 78, 995.
Pferdebahnen, grosse Berliner und Berlin-Charlottenburger, Geschäftsberichte pro 1881. 28, 399.
Post, Internationale Convention zwischen Frankreich und England betr. Postcassen. Gratisbeförderung der Zeitschriften in den Vereinigten Staaten. 71, 919.
„ — die Eisenbahnen im Dienste derselben — Leistungen der Eisenb. nach dem Postetat im Postalischen Interesse. 96, 1231.
Pullman's Palast-Wagen-Gesellschaft. Status pro 1881/82. 92, 1185.
Retourbillets, Herbeiführung einheitlicher Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer bei der ständigen Tarifcommission beantragt. 3, 36.
„ Vorschläge um den Missbrauch derselben zu steuern. 61, 798.
Sanitätsdienst der Südb.-G. 72, 927.
Schaffner-Typenzange von Klinner. 76, 972.
Schienenexport Deutschlands. 63, 832.
Schmierapparate, Romberg's Dampf-Strahl-Cylinder-Schmierapparat. 92, 1185.
Sedlaczek's elektrische Locomotivlampe. 4, 53.
Selbstkosten des Eisenb.-Transports. 48, 651. 64, 841.
Sicherheit des Betriebs, siehe Unfälle auf den Deutsch-Oesterr.-Ungar. E.
„ Kuërs Universal-Sicherheits-Apparat gegen Dampfkessel-Explosionen. 74, 950.
Signal- und Control-Apparat von Balukiewicz. 14, 221.
Signale zur Deckung der Bahnhöfe von M. Pollitzer. 13, 197. 28, 397.
„ Eisenb.-Strecken-Signale. 88, 1126.
Sparkassen bei Eisenb. 13, 198.
„ Markensparcassen. 87, 1105. 98, 1262.
Staatsbahnen u. Verkehrsinteressen. (Ersuchen der Kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg an das Aeltesten-Collegium der Berliner Kaufmannschaft in betreff Spiritus-Usance. 21, 305.
Staatsbahn-System, Dr. A. Földes contra Staatsbahnen. 18, 273.
Staatsbahn-Verwaltung, Pacht-Gesellschaften in Oesterr., Niederl., Italien u. Indien. 39, 532.
„ „ Französische etc., Betrieb durch den Staat selbst oder durch Pacht-Gesellschaften auf Rechnung des Staats. 37, 507.
Sterblichkeitsverhältnisse der Eisenb.-Beamten, Studien über dieselben. 61, 799. Deren Erkrankungsverhältnisse. 62, 821.
Strassenbahnen, Kostspieligkeit des Dampfbetriebs. 36, 499.
Strassenpflaster aus Stahl u. Eisen. 26, 379.
Tarifübersicht pro December 1881 6, 87; im Jahre 1882 Januar 1882 15, 233; pro Februar 22, 331; pro März 30, 425; pro April 38, 521; pro Mai 44, 601; pro Juni 48, 657; 52, 709; pro Juli 60, 805; Nachträge Braunschw., Frankf., Sachs. 62, 818 u. 825; pro August 70, 905; pro September 78, 997; pro October 87, 1109; pro November 96, 1235.
Technische Schulen an Russischen E. 24, 356.
Telegraphen-Techniker, Bemerkungen über die dienstliche Stellung derselben bei den Preussischen Staatsbahnen. 90, 1147.
Telegraphenwesen, Gefahren der oberirdischen Leitungen in den Städten. 91, 1167.
„ unterirdische Telegraphenleitung in Frankreich (Paris-Marseille). 99, 1280.
Telephon und Telegraph. 55, 741.
Tickets annonces d'intêret local. 83, 1061.
Todtenschau von 1881. 4, 50.
Trambahnbetrieb mit comprimirter Luft. 87, 1106.
Unfälle auf den Deutschen u. Oesterr.-Ungar. E. nach der Vereinsstatistik pro 1880. 52, 701. Entgegnung v. S. 59, 777. Replik. 65, 849.
„ Eisenb.-Unfälle in 1881. 25, 370.
„ „ Zusammenstellung bedeutender. 35, 487.
Verein Deutscher Locomotivführer. Generalversammlung in Meiningen. 54, 731.
Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure, Versammlung vom 10/2. 82. 18, 271.
„ Klose über seine Kuppelung für Eisenb.-Fahrzeuge. Kapteyn über continuirliche Bremsen für Eisenb.-Fahrzeuge. 46, 633.
„ Mittheilung über die Patent-Gesetzgebung im Auslande. 79, 1007.
Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. Versammlung v. 6/12. 81. Claus über eisernen Langschwellen-Oberbau. 2, 25.
„ „ v 10/1. 82. 1. Beschluss betr. Verzicht auf Vorbereitung einer internationalen Eisenbahn-Ausstellung in Berlin. 2. Wedding über die Bedingungen zur Lieferung von Schienen, Radreifen und Achsen vom Standpunkte der Fabrikation. 3. Wiedenfeld über ausgeführte Tiefbrunnen. 8, 117.
„ „ v. 14/2. 82. Discussion über den Wedding'schen Vortrag. 20, 293.
„ „ Vers. v. 14/3. 82. Reuleaux über Australische Eisenb. Golz über Einheitsweiche, Cerebotani's Geschwindigkeitsmesser. 27, 385.
„ „ Vortrag des Geh. Oberbaurath Kinel über die Gotthardbahn. Wagemann's eiserner Langschwellen Oberbau mit Oberflächen-Bewässerung. Klose's combinirte Adhäsions- und Zahnradlocomotive, sowie dessen Geschwindigkeitsmesser. 37, 505 fg.
„ „ Vers. v. 9/5. 82. Claus über den Bericht d. Italien. Untersuchungscommission. Haarmann über den Werth der verschiedenen Oberbauconstructionen. 47, 639.
„ „ Claus über Personen-Wagen schnellfahrender Züge. 83, 1058.
„ „ Sitzung 10/10. 82. Rückblick über die Entwickelung des Vereins. 85, 1082.
„ „ Sitzung v. 14/11. 82. A. Escher, Ehrenmitglied. Die elektrischen Uhren der Stadtbahn. 95, 1222.
Verschleppungen im Güterverkehr vermieden durch besondere Instradirungsvorschriften für die einzelnen Directionsbezirke. 3, 33.
Verstaatlichung, Fortschritte des Staatsbahngedankens. 3, 35. Siehe auch unter Staatsbahnverwaltung u. unter Preussen u. Oesterreich.

Vorlesungen über Eisenbahnwesen. 71, 913. 77, 984.
„ speciell an der Berliner Universität. 89, 1137.
„ „ in specie über Eisenbahnbetrieb und Eisenb.-Verwaltung. 90, 1145.
„ desgl. über Eisenbahnrecht u. Tarifwesen 91, 1164.
Wagenbenutzung, gegenseitige, mittels Naturalausgleich. 29, 409.
Wagenbestellungskarten d. Kgl. Eisenb.-Direction Bromberg. 12, 183.
Wagenleihanstalt, internationale, in Budapest. 72, 929.
„ Generalvers. derselben. 29, 411.
Wasserstrassennetz in Europa, dessen Ausbau, Vortrag von A. Oelwein. 12, 192.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Aachen-Jülich. Aachen-Cölnsteinweg 15/8. 82 eröffnet. 71, 920.
„ Höngen-Jülich am 1/10. 82 eröffnet. 78, 1000. Stationen 79, 1007.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 45, 617.
Aachen-Mastricht. Aus dem Geschäftsbericht pro 1881 49, 672.
Alföldbahn. Generalvers., Betriebsergebnisse pro 1881. 42, 574.
„ Brückeneinsturz bei Essegg. 78, 995. 82, 1047. 84, 1072.
Altdamm-Colberg. Eröffnet Plathe-Greiffenberg i/Pomm. am 1/2. 82. 7, 106.
„ Eröffnet die Reststrecke Greiffenberg i/Pommern-Colberg 25/5. 82. 40, 551.
„ Altdamm-Greiffenberg i/Pomm. auch für Personen 1/4. 82 eröffnet. 23, 350.
„ Verhältnisse derselben, Firma etc., Aufnahme in den Verein D. E.-V. 57, 763.
„ Director v. Hasselberg †. 101, 1299.
Altona-Kieler E. Geschäftsbericht pro 1881. 47, 642.
„ Ausloosung von Prior.-Obligationen. 53, 723.
„ Elektrisch-optische Signale. 60, 792.
„ Verkehrsstörung durch Schneeverwehungen. 97, 1259.
Angermünde-Schwedt. Dividende. 45, 617.
Arad-Csanad mit Zweigbahn Mezöhögyes-Kétegyháza, politische Begehung 22/3. 82. 34, 485.
Arad-Mezöhögyes am 15/11. 82 eröffnet, Stationen. 91, 1168.
Arad-Körösvölgy. E. Generalvers. u. Geschäftsbericht. 55, 741.
Arlbergbahn. Baufortschritte in 1881. 39, 533.
Arlberg-Tunnel, Baustand am 1/1. 82. 14, 219.
„ voraussichtlich am Schluss des Jahres 1883 zu vollenden. 52, 703.
„ Baufortschritt bis September. 74, 949.
Aussig-Teplitz. Generalversamml. (T.-O. 21, 317.) 29, 411.
„ Aus dem Geschäftsbericht pro 1881. 32, 443.
„ Aus dem Jahresbericht der Kranken-Unterstützungscasse. 35, 485.
„ Ausgelooste Obligat. und Actien, Dividende. 34, 438 u. 439.
Baden. Aus der III. Sitzung des Badischen Eisenbahnraths. Bericht über die Versammlung betreff. Fahrplan und Tarife der Gotthardb. 16, 247.
Badische Staatsb. Jahresbericht pro 1880. 19, 281.
„ Expressgut-Beförderung in 1881. 27, 388.
„ Eisenbahnunfall bei Hugstetten. Vorläufiger Bericht des R.-E.-A. 70, 899. 71, 914. 73, 938. Definitiver Bericht desselben. 75, 957.
„ Heidelberger Bahnunfall. 89, 1139.
„ und Badische Dampfschifffahrt. 17, 259.
Bayern. Münchener Pferdeb.-Actiengesellschaft. 45, 618.
Bayerische Staatsbahnen. Bahngebiet am 1/1. 82 u. Bahnbauten. 5, 68.
„ Bahnbau und Bahnprojecte Anfang 1882 (Schirnding-Eger, Wiesau-Redwitz etc.). 9, 137.
„ Wiesau-M. Redwitz. Bauverhältnisse und Eröffnung am 1/6. 82. 40, 548 und 551.
„ Gesetzentwurf betr. Verstaatlichung, Einrichtungen der Bayer. Staatsb., Anlage der Station Feilitzsch. 27, 390.
„ Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. 31, 434.
„ Secundärbahn-Gesetz. 37, 511.
„ Paris-Wiener Courierzug via Simbach eingestellt. 5, 68. Berichtigung in Betreff der Fahrzeit. 9, 137.
„ Eisenbahnrath. 32, 446.
„ „ Aus der ersten Sitzung desselben, Schaftlach-Gmund concessionirt. 68, 879.
„ Betriebsbericht pro 1880. 10, 154. 11, 166.
„ Finanzielle Ergebnisse in 1880/81. 75, 963.
„ Zur Berathung des Eisenbahnetats (Beamtenkategorien im Staatsdienst). 9, 137.
„ Neue Haltestellen. 81, 1041.
„ Blitzzug. 83, 1060.
„ Centralweichenstellung. 83, 1060.
„ Biertransport-Vertragsformulare zur Benutzung von Bier-Transportwagen. 51, 693.
„ Specialausstellung der Eisenbahn-Abtheilung in der Nürnberger Ausstellung. 71, 913.
„ Eisenbahnunfall bei Iphofen. 71, 917.
„ Sommerfahrplan. 39, 534.
Báttaszek-Dombovár E., Generalversammlung. 54, 728.
Bergisch-Märkische E. Immenhausen PH eröffn. 24, 363.
„ Präsident Thielen. 30, 422.
„ Bauten und Projecte. 63, 833.
„ Betriebsresultate in 1881. 49, 672. 61, 799.
„ Dividende. 34, 437.
„ Amortisation der 3 pCt. Prioritäts-Obligationen für die Ruhr-Siegbahn. 30, 422 u. 423.
„ Umtausch der Actien am 2/1. 83. 95, 1218.
Berlin-Anhaltische E. Vorlage für die ausserord. G.-V. am 23/1. 82 (erneuerte Offerte der Staatsregierung betr. Verstaatlichung). 6, 79.
„ Beschluss der ausserord. Generalversammlung v. 23/1. 82 betr. Annahme der Verstaatlichungs-Propositionen und die Pensionscasse der Beamten. 7, 103.
„ Weitere ausserord. Generalversammlung am 8/3. 82 Verstaatlichung definitiv angenommen. 20, 294.
„ Gesetzentwurf betr. den Erwerb für den Staat. 22, 321.
„ Aus dem Commissionsbericht des Abgeordnetenhauses betr. Verstaatlichung. 32, 444.
„ Aus dem Jahresbericht pro 1881 und Generalversammlung. Statut des Unterstützungs- und Stipendienfonds. 33, 461.
„ Ordentliche General-Versammlung. 22, 370.
„ Dividende pro 1881. 25, 371.
„ Auflösung der bisherigen Direction. Personalien. 43, 588.
„ Betriebsübergang am 1/7. 82. 53, 719.
„ Die Königliche Direction am 1/7. 82. 50, 677.
„ Austausch der Actien. 67, 872.
Berlin-Dresden. Etat pro 1882/83. 3, 37.
„ Deren Verhältnisse. 92, 1180.
„ Berliner Bahnhof entbehrlich durch den Ankauf von Berlin-Anhalt. 23, 343.
„ Verbindung mit Berlin-Anhalter E. durch Geleisstrang. 38, 518.
Berlin-Görlitz. Niederschönweide (Johannisthal) PH für Wgl. eröffn. 24, 363.
„ Generalversammlung und Betriebsresultate in 1881. 43, 589.
„ Liquidation zum 1/1. 83. 92, 1191.
Berlin-Hamburg. Beamten-Pensionscasse. 36, 498. Berichtigung. 40, 548.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 46, 626.
„ Generalversammlung. 51, 691. 54, 728.
„ Dividende pro 1881. 27, 389.
„ Kündigung der Instradirungs-Vereinbarungen Seitens der Preuss. Staatsbahnen. 99, 1275.
Berliner Nordbahn. Petition von Actionären an das Abgeordnetenhaus. 94, 1205.
Berlin-Potsdam-Magdeburg. Auflösung der Gesellschaft z. 1/1. 83. 73, 939. 92, 1180.
Berliner Stadtbahn, erste Probefahrt am 29/12. 81. 1, 6. 7, 103.
„ Ressortverhältnisse. 5. 68.
„ Bestimmungen, betr. den Verkehr und den Fahrplan. 3, 36.
„ 1. Historische Entwickelung d. Unternehmens. 6, 77. 2. Beschreibung des Baues resp. der Bahntrace. 7, 93.
„ Eröffnung des Local-Personenverkehrs am 7/2. 82. Uebersichtsskizze, Geleise, Stationen, Betriebseinrichtungen. 10, 145.
„ Die Bahnhöfe Friedrichstrasse und Alexanderplatz. 66, 861.
„ Eröffnung des Externverkehrs am 15/5. 82. Aenderung des Localverkehrs. 17, 261. 37, 508. 38, 518.
„ Einnahme v. 15/2.—15/3. 82. 27, 389.
„ strategische Wichtigkeit der Bahn. 51, 691. 53, 720.
„ Petition, betr. Abstellung verschiedener Missstände. 61, 799.
„ Preisherabsetzung. 71, 917 u. 921.
„ Project des West- und Südrings. 79, 1009.
„ Vorortsverkehr, neue Haltestelle am Thiergartenhof. 81, 1040.
„ Sicherung des Betriebs (Gussstahlschienen in den Curven). 87, 1108. Berichtigung. 89, 1140. Geh. Reg.-Rath Dirksen, Erbauer. 11, 184.
Berlin-Stettin, Umtausch d. Actien am 2/1. 82. 95, 1218.
Böhmische Commercial-Bahn, deren Hauptlinien. 34, 435.
„ Die Zweigb. Krinec-Königstadtl am 19/2. 82 eröffnet; Umänderung des Stationsnamens Ronow in Ronow-Woskoritz. 18. 273.
„ Uebernimmt am 1/5. 82 Rokycan-Miröschau. Aenderung von Stationsnamen. 22, 324.
„ Nussle-Modran am 1/3. 82, Sadova-Smiric am 25/3. 82 eröffnet. 29, 416.
„ eventuelle Gestattung des Nachtverkehrs. 44, 598.
„ Concession für Liban-Bakow mit Zweigbahn Detenitz-Dobrowitz und Krupa-Kolleschowitz. 48, 654.
„ a. o. Generalvers. am 1/7. 82: Uebernahme der Linien Liban-Bakow und Detenitz-Dobrowitz. 54, 727.
„ a. o. Generalversammlung. Aenderung des Statuts. 29, 411.

Böhmisch-Mährische Transversalbahn (Segen Gottes-Okrzisko, Iglau-Wessely, Cerekve-Tabor-Pisek). Gesetzentwurf, betr. Bau auf Staatskosten. 29, 410.
„ Commercielle Bedeutung derselben. 31, 435.
„ Debatte im Reichstag. Ausschuss über die Strecken u. Kosten. 35, 485.
Böhmische Nordbahn, Fusion mit der Turnau-Kraluper E. 34, 436. Veräusserung von Actien. 39, 534.
„ Fusion vom H.-Ministerium genehmigt. 41, 560.
„ Generalversammlung. 52, 703.
„ Deren Firma nach Fusion der Turnau-Kralup-Prager-E. 62, 817.
„ a. o. Generalversammlung. 94, 1203.
Böhmische Westbahn. Generalversammlungsbeschlüsse. 34, 480. 35, 485.
„ Ausloosungen. 51, 700.
Bosnische E. Reisebriefe von W. v. N. 40, 544.
„ Militärische Leistungsfähigkeit derselben. 42, 573.
„ Erlass zur Sicherung des Betriebes a. d. Linie Brod-Zenica. 18, 272.
„ Zenica-Sarajewo, am 5/10. 82 eröffnet. 80, 1017.
„ Sissek-Doberlin. 10, 105.
„ Linie Banjaluka-Doberlin, deren Bau- u. Betriebs-Verhältnisse. 67, 869.
„ Schmalspur (Vortrag v. Obermayer im Oesterr. Eisenbahnclub. 100, 1289.
Braunschweig. Harzbahn-Project v. Bahndirector Schneider. 92, 1181.
„ Localbahnen. 99, 1277.
Braunschweigische E. Generalvers. T.-O. 29, 416.
„ Vorerörterungen über Liquidation der Braunschweig. E.-G. 30, 422.
„ Bilanz pro 1881. 38, 528. Dividende. 38, 52.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 88, 1129.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Dividende und Ministerialrescript, betreff. Bau der Bahnlinie Podejuch-Ostwiene. 32, 445.
„ Jahresbericht pro 1881. 34, 471.
„ Generalversammlung und deren Beschlüsse. 38, 518.
„ Haltestelle Klein-Tschirnau. 81, 1041.
Breslau-Warschauer E. Bilanz pro 1881. 40, 547. Generalversammlung, T.-O. 40, 552.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 43, 589.
Budapest-Fünfkirchener Eisenb. 16/11. 1882 eröffnet. 90, 1152. Stationen. 91, 1167. Siehe auch unter Oesterreich.
Buschtêhrader E. Generalvers., T.-O. 34, 438. Generalvers. - Beschlüsse. 42, 574.
„ Generaldirector Kretschmer. 1, 7.
„ Vergleich mit der Staatsregierung im Process wegen Verzinsung des Staatsvorschusses für Falkenau-Graslitz. 54, 728.
„ Auflassung einer Linie der Budweis-Linzer Pferdebahn. 66, 865.
„ Project Krupa-Kolleschowitz. 92, 1182.
Chemnitz-Kommotau, Liquidations-Resultat. 27, 389.
Cottbus-Grossenhain, Uebergang der Verwaltung auf den Preussischen Staat am 1/5. 82. 33, 465.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 37, 511.
Crefelder E. Niep-Mörs 3/6. 82 eröffn. 47, 647.
Dalmatinische Staatsb. im Jahre 1880. 5, 69.
„ Betriebsergebnisse in 1881. 64, 841.
Deutsches Reich. Betriebsergebnisse pro December 1881: 9, 138; pro Januar 1882: 17, 261; Februar: 25, 370; März: 34, 477 u. 38, 519; April: 43, 588 u. 593; Mai: 51, 692 u. 697; Juni: 59, 779 u. 785; Juli: 69, 893; August: 76, 977 u. 984; September: 85, 1086 u. 88, 1130; October: 94, 1207.
„ Bundesrath. Anträge auf Abänderung des Eisenb.-Betr.-Regl.
„ „ Vorschriften über die Beförderung von Sprengmitteln zur Ausschussberathung überwiesen. 21, 312.
„ „ Beschluss, betreffend die Berechnung der statistischen Gebühr für Massengüter. 43, 587.
„ „ Antrag der Hessischen Regierung, betreffend Abrundung des Gewichts der Eisenbahngüter bei Berechnung der Frachtgebühr. 47, 643.
„ Reichstag, 3/2. 82 geschlossen. Ergebnisse desselben. 9, 138.
„ „ Verhandlungen über die Zolltarif-Novelle. 45, 615.
„ „ Eisenb.-Etat im Reichstag. 97, 1249.
„ Eisenbahn-Postgesetz, Deutsches, Abänderung der Vollzugsbestimmungen zu demselben v. 24/12. 81. 5, 65.
„ Tarifwesen. Umarbeitung der Tarife im Deutsch-Oesterr. Verkehr regierungsseits abgelehnt. 1, 6.
„ „ Eisenbahntariffrage im Deutschen Landwirthschaftsrath erörtert. 15, 228.
„ „ die Tariffrage im Deutschen Handelstage. 91, 1163. 89, 1135.
„ „ General-Tarif-Conferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in Berlin 16/12. 81. 5, 66; aus dem Protocoll. 6, 80 u. 8, 114.
„ „ General-Tarif-Conferenz am 25/11. 82 in Berlin 89, 1138; aus dem Protocoll 98, 1261; 99, 1273; 100, 1287.
„ „ Deutsch-Italien. Eisenbahn-Verband. Instradirung der Güter via Brenner- und via Gotthardbahn. 5, 67.
„ „ Deutsch-Italienischer Kohlentarif und Kohlenverkehr via Gotthard. 80, 1015. Berichtigung. 99, 1275.
„ „ Deutsch-Oester.-Ungar. Verkehrs-Conferenz (T.-O.) am 19-20/1. in Wien. 5, 67.
„ „ „ Differenzen. Directoren-Conferenz in Berlin 20/12. 82. 99, 1275.
„ „ Ausnahmetarife für Holz die einheimische Production schädigend. 28, 398.
„ „ Normen des Tarifverbandes hinsichtlich des Auf- und Abladens der Güter. 40, 548.
„ „ Eisenbahn-Tarif-Commission und Ausschuss der Verkehrsinteressenten, Sitzung und Beschlüsse derselben in Salzburg September 1882. 78, 994.
„ „ Zonentarif und Eisenbahn-Post-Etat. 95, 1218.
„ Unfälle im November 81: 5, 68; im December: 15, 229; im Januar: 23, 342; im April: 47, 644; im Mai: 57, 765; im Juni 65, 832; im Juli 73, 939; im August: 81, 1041; im September: 93, 1192.
„ Statistik der Güterbewegung. Formular. 79, 1007.
„ Waggonbauanstalten. 7, 105.
„ Zugverspätungen auf den Deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1875—1881: 36, 494; im Januar 1882: 23, 342; im April: 45, 616; im Juli: 71, 917; im August: 79, 1009.
Dortmund-Gronau-Enschede. Geschäftsbericht. 45, 617.
„ Prioritäts-Anleihe. 28, 399
Dortmunder Strassenb. 75, 964.
Dux-Bodenbach, Geschäftsbericht pro 1881. 30, 423.
„ Dividende. 34, 436.
Eisenberg-Crossen, aus dem Geschäftsbericht. 55, 742.
Eisern-Haardter E., Aenderung der Firma in Eisern-Siegener E. 63, 832.
Elsass-Lothringische und Luxemburger E. Geschäftsbericht pro 1881/82. 84, 1072. 85, 1086.
„ Gesetzentwurf, betreffend Erbauung einer Gürtelbahn in Mühlhausen i/E. 40, 546.
„ Hargarten-Karlingen und Vergaville-Gebling 1/5. 82 eröffnet. 39, 538.
„ Station Leiningen, statt Leiningen-Albesdorf genannt. 3, 41.
„ Elektrische Beleuchtung auf dem Bahnhofe zu Strassburg. 99, 1263.
Ermsthalbahn, Geschäftsbericht pro 1881. 37, 511.
Erzherzog-Albrechtbahn, Betriebs-Resultate in 1881. 1, 8.
Eutin-Lübeck, Prioritätsanleihe. 3, 41.
Feldabahn, Concession für Vacha-Geisa. 30, 422.
„ besprochen von der Locomotivfabrik Krauss. 6, 85.
Friedrichrodaer E., Betriebs-Resultate in 1881. 77, 985.
Fünfkirchen-Barcs, Mohacs-Fünfkirchen und Budapest-Fünfkirchen. Vertrag über gemeinsamen Betrieb und gemeinsame Betriebs-Direction in Budapest. 62, 816.
„ Generalversammlung. 48, 655.
Galizische Eisenbahnen. Vereinigung projectirt. 22, 325.
„ Eisenbahn-Verträge. 82, 1048.
Galizische Carl-Ludwigbahn. Generalversammlung und Betriebsresultate. 41, 561.
Galizische Transversalbahn. Gesetz v. 28/12 81. Bau auf Staatskosten. 2, 27.
„ Zusammenhang mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 35, 484.
„ Anschluss an die Kaschau-Oderberger E. in der Richtung gegen Csacza und an die Waagthalbahn. 18, 272.
„ Offertausschreibung. 46, 630. 48, 654.
„ Trace über Mosty. 50, 682,
„ der Bau an das Consortium v. Schwarz, A. Knauer u. E. Gross etc. vergeben. 58, 773. 60, 791.
„ Vorarbeiten und Baubeginn. 68, 879.
Graz-Köflach, Denkschrift der Verwaltung, betreffend die gegen sie erhobenen Angriffe. 88, 1128.
„ aus der General-Versammlung. 35, 485.
Güstrow-Plau am 5/12. 82 eröffnet. 94, 1211; deren Stationen. 95, 1219.
Halberstadt-Blankenburg. Gen.-Vers. T. A. 40, 551.
„ Vorarbeiten für Blankenburg-Rübeland-Elbingerode. 13, 202.
Halle-Sorau-Guben. Bilanz pro 1881. 43, 589.
Hamburger E. Project nach dem linkselbeschen Freihafengebiet. 53, 720.
Hessische Ludwigsbahn. Goldstein-Niederrad-Griesheim am 16/1. 82 eröffnet. 5, 75.
„ Eröffnung der Theilstrecke Erbach-Hetzbach-Beerfelden 1/3. 82. 13, 288.
„ Hetzbach-Beerfelden-Kailbach und Babenhausen-Hanau 1/5. 82 eröffnet. 35, 490.
„ Kailbach-Eberbach am 27/5. für den Personen-, am 1/6. 72 für den Gesammtverkehr eröffn. 41, 568. 42, 581.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 36, 496.
„ Dampfwagen, Patent Thomas in Dienst auf Hauptbahnen. 18, 269.
Holsteinische Marschbahn. Geschäftsbericht pro 1881. 45, 617.

„ Dividende. 32, 445.
Hoyaer E. Geschäftsbericht. 81, 1040.
Ilmebahn (Einbeck-Dassel). Gesellschaft ins Handels-Register eingetragen. 87, 1107.
„ Aus der Concession. 96, 1232.
Kahlenberger E.-G. Generalvers. und Rechnungsabschluss. 29, 411.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zum Ablauf des Privilegs in 1886. 62, 816.
„ aus der Generalvers. 35, 485.
Kaiser Franz-Josefbahn. PH Nussle Vrsovic am 1/3. 82 eröffn. 13, 288.
„ „ für Gesammtverkehr am 1/11. 82. 87, 1119.
„ Eröffnet Kloster-Neuburg (untere Stadt) PH. 34, 438.
„ Hostivar H. 15/5. 82 eröffn. 37, 514.
„ Nezvestic für Pers. und Güter am 1/8. 82 eröffn. 60, 812.
„ Stations-Benennungen: Klosterneuburg-Weidling und Kierling. 88, 1132.
„ Generalversammlung. 37, 510.
„ Schreiben des Finanzministers an dieselbe betr. Verstaatlichung. 86, 1098.
„ Veräusserung von Actien. 39, 534.
Kaiserin Elisabethbahn. Betriebsübernahme seitens des Staats am 1/1. 72. 1, 7.
„ Letzte Sitzung des Verwaltungsrathes. 1, 8 u. 9.
„ Resolutionen des Budgetausschusses in betr. des Staatsbetriebes. 20, 294.
„ Finanzielle Ergebnisse im Jahre 1881. 42, 574.
„ Generalversammlung. 46, 631.
„ Pfändung der Stationscasse in Passau. 8, 119.
Kaschau-Oderberg. Industrieb. von Nagyaros zum Mühlenetablissement. 70, 898.
„ Generalversammlung. 46, 631.
Kiel-Eckernförde-Flensburg. Aus dem Jahresbericht pro 1881. 7, 104.
„ Station Lindauniss eröffn. 68, 883.
Kremsierer Eisenbahn, Holleschau-Bistritz 8/11. 82 eröffnet. 90, 1152.
„ Betriebsvertrag mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verlängert. 80, 1017.
„ Generalversammlung. 46, 630.
Kremsthalbahn, Fortsetzung nach Micheldorf. 39, 533.
„ Generalversammlung. 28, 402.
Kronprinz Rudolfbahn, Beschlüsse der Generalversammlung. 40, 552. 42, 574.
„ Verhandlungen über die Verstaatlichung. 41, 560.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz, Geschäftsbericht. 47, 641.
Lemberg-Czernowitz-Jassy, Bahnproject Chodorow-Podwoloczyska. 46, 630.
„ Wolczkowice PH zwischen Zablotow und Sniatyn 1/3. 82 eröffn. 14, 224.
„ Nowosielce, Holoskow, Matyjowic PH 15/6. 82 eröffnet. 41, 568.
„ Mittelspersonen bei der Zollabfertigung in Suczawa wieder zugelassen. 33, 465.
„ Zollabfertigungsdienst nach Russland via Jassy-Ungheni. 21, 317.
„ Generalversammlung (T.-O.). 30, 432. 35, 485.
„ Einrichtung eines Verwaltungs-Comités in Lemberg. 60, 791.
Ludwigsbahn, Nürnberg-Fürth, T.-O. der ordentlichen Generalversammlung 22/2. 82. 12, 195.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 23, 348.
„ Dividendenzahlung. 16, 256.
„ Jubiläum des Directors Ley. 61, 799.
Lübeck-Büchen, Geschäftsbericht pro 1881. 45, 617.
„ Dividende. 25, 376.
„ Lübeck-Travemünde für Personenverkehr am 31/7. 82 eröffn. 59, 783. Länge. 62, 832.
„ „ für Güterverkehr 15/10. 82 eröffn. 81, 1039.
Mährische Grenzbahn, Generalversammlung. 34, 480. 46, 631.
Mährisch-Schlesische Centralbahn. Courssteigerung. Gründe. 6, 84.
„ Generalversammlung. 41, 561.
Märkisch-Posener E. Zur Verstaatlichung derselben. Nachzahlung alter Coupons. 28, 399.
„ Couponprocess. 32, 445.
„ Jahresbericht. 40, 547.
„ Liquidation zum 1/1. 83. 94, 1207.
Magdeburg-Halberstädter E. Actien Litt. B. Erkenntniss des Ober-Landes-Gerichts zu Naumburg. 13, 207.
Main-Neckarbahn, Geschäftsbericht pro 1880. 27, 390.
„ directe Verbindung zwischen Frankfurt und Italien via St. Gotthard. 43, 592.
„ Jubiläum Lichthammer. 34, 475.
Marienburg-Mlawka, projectirte Zweigbahn von Zajanskowo nach Löbau. 27, 389.
„ Deutsch-Eylau (Stadt) für Güter eröffnet 8/6. 82. 46, 635.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 43, 590.
Mecklenburgische E., Bahnprojecte. Neustrelitz-Rostock-Warnemünde, Stralsund-Rostock und Rostock-Wismar. 79, 1008. 100, 1286.
„ Wismar-Rostock, Constituirung der Gesellschaft. 87, 1107.
„ Unterstützung der Secundärbahnbauten. 94, 1207.
„ Bericht der Landtagscommission für Eisenbahnangelegenheiten. 96, 1231.
„ Beschlüsse des Mecklenb. Landtags. 100, 1286.
Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn, Dividende. 32, 445.
Mitteldeutscher Verband. Verhandlungen über Einführung der Vorausbestellung von Billets und Gepäckscheinen. 15, 228.
Niederösterreichische Stsb. Tasshoff PH 29/5. eröffn., siehe übrigens unter Oesterr. Staatsbahn-Betrieb. 43, 592.
Nordhausen-Erfurt. Project Straussfurt-Mühlhausen. 30, 423.
„ Jahresbericht. 40, 547.
Nordwest-Schifffahrts-Gesellschaft und ihre Concurrenz. 17, 257.
Oberhohnsdorf-Reinsdorf, aus dem Geschäftsbericht. 32, 445.
Oberlausitzer E. Geschäftsbericht. 51, 694.
Oberschlesische E. Projectirte Concurrenzbahn aus dem Kohlenrevier, vom Schlesischen Provinziallandtage empfohlen. 32, 445.
„ Concession für Oppeln-Neisse und Schiedlow-Leipe. 92, 1180.
„ Flügelbahn Inowrazlaw-Montwy am 1/9. 82 eröffn. 69, 896.
„ Bevorstehende Betriebseröffn. v. Rothsürben-Dürrgoy-Klettendorf-Zobten, Strehlen-Nimptsch, Orzesche-Sorau u. Rybnik-Loslau-Annaberg. 89, 1139.
„ Pöpelwitzer Weiche, 8/5. 82 eröffnet. 35, 490. Vorübergehend geschlossen. 99, 1283.
„ Karf, auch für Eil- und Stückgut eröffn. 92, 1187. 93, 1199.
„ Eröffnung der PH Bikupitz, Gross-Neudorf u. Bad Langenau am 1/6. 82. 43, 592.
„ Aus dem Abschluss pro 1881. 28, 399.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 74, 946.
„ Ermässigung der Kohlen-Ausnahmetarife. 3, 37.
„ Interpellation im Reichstag betr. die Kohlen-Tarifsätze. 38, 518. 45, 614.
„ Ausnahmetarif v. 15/7. 82 betr. Steinkohlenverkehr nach Stettin. 61, 799.
„ Holztarife. 94, 1207.
„ Verladescheine zu Sendungen nach Sosnowice. 82, 1045.
„ Aus der Conferenz mit Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen. 40, 548.
Oels-Gnesen. Weiterbau nach Nakel in Aussicht genommen. 75, 962.
„ Jahresbericht pro 1881. 40, 547.
Oesterreich-Ungarn.
Bau u. Concessionen.
„ Aussig-Culm. 100, 1288.
„ Böhmisch-Mähr. Transversalbahn, Ausarbeitung des Vorprojects im Handelsministerium 6, 83.
„ Cilli-Unterdrauburg-u. Stainz-Wieselsdorf in Steyermark, Projecte u. Petition. 14, 218.
„ Ebenfurt-Leobersdorf (Raab). Bedenken gegen den Bau seitens der Wiener Handelskammer erhoben. 58, 772. 64, 841.
„ „ Rechtfertigung der Concession 68, 878.
„ Gr. Kikinda-Becskerek constituirende General-Versammlung. 6, 83. Polit. Begehung 16/3. 82. 34, 485.
„ Hannsdorf-Ziegenhals 94, 1203.
„ Herpelje-Triest, Vorlage 26, 378; tracirt 68, 878.
„ Hullein-Bistritz Concession 28, 400.
„ Fernbahn, Petition betr. den Bau, 90, 1151.
„ Galizische Transversalbahn. Eisenbahnvorlagen betr. Abzweigungen. Concurrenz-Ausschreiben i. Aussicht. 26, 378.
„ Grosswardeiner Locomotiv-Strassenbahn. 70, 898.
„ Jaroslau-Sokal Uebertragung der Concession auf die Galizische Carl-Ludwig-Eisenb. 2, 27. 20, 295. 58, 772.
„ Kisujszállas-Turkeve-Dévaványa, Finanzirung des Projects. 64, 841.
„ Kuttenberger Schleppbahn, Concession. 22, 324.
„ Kremsmünster-Michelsdorf, Vorlage. 26, 378.
„ „ Statutenänderung. 80, 1015.
„ Liesing-Kaltenleutgeben an Südbahn, Hietzing-Perchtoldsdorf an Krauss concessionirt. 70, 898.
„ Marchfeldbahn - Project. 90, 1152.
„ Mödling-Vorderbrühl. 80, 1015.
„ Pohl-Wsetin an Oesterr. Localbahnen. 70, 898.
„ Reichenberg-Gablonz-Tannwald. 84, 1071.
„ Schwechat-Mannersdorf, Concession als normalsp. Localbahn. 50, 681.
„ Oesterreichische Localbahn-Concession für Kaschitz-Schönhof. 80, 1017.
„ Ybbsthalbahn (Amstetten-Kienberg) Project. 82, 1048.
„ Abgeordnetenhaus. Generaldebatte über das Budget. 16, 249. 22, 324.
„ Eisenbahnbudget pro 1883. 98, 1264.
„ „ Erklärung des Regierungsvertreters, betr. Neubauten im Oesterr. Abgeordnetenhaus. 33, 462.
„ „ Debatte über den Zolltarif für Roheisen. 39, 533.
„ Arlbergtunnel. Rziha über den Bau. 28, 401.
„ „ Baustand am 1/1. 82. 14, 219.
„ Avertirung des Adressaten von Wagenladungsgütern. 62, 816.
„ Aufgabe-Recepisse. Ausstellung (Angabe der Ungar. Stationen

auch in Deutscher Sprache). 56, 747.
„ Eisenbahn-(Welt-)Ausstellung in Wien pro 1884 geplant. 16, 250. 26, 378. Aufgegeben. 94, 1204.
„ Staatsbahn-Bauten. Kosten. 35, 484.
„ Bauvergebung an General-Unternehmer statt nach Bauloosen. 54, 726.
„ Beamte. Besteuerung der Eisenbahnbeamten. 50, 681.
„ „ Freifahrten für Eisenb.-Beamte. 74, 948.
„ „ Normalordnung über die Befähigung der Eisenb.-Betriebspraktikanten. 68, 878.
„ „ deren pecuniäre Lage. 96, 1233.
„ „ Die Bediensteten der Oesterreich. Staatseisenb. in Betreff der Execution auf die Bezüge als Staatsbeamte anerkannt. 90, 1151.
„ „ Discussion über die Pfändbarkeit der Beamtengehalte im Oesterr. Beamtenclub. 100, 1287.
„ Beschwerdebücher d. Eisenbahnen. 33, 463.
„ Betriebs-Reglement. § 55 eingeschärft. 66, 865.
„ „ zu § 59 (Recepisse über Erfordern). 48, 655.
„ „ Umänderung des § 59 vorgeschlagen. 90, 1151.
„ Betriebs-Ergebnisse im November 1881 1, 8; im December 10, 155; im Jahre 1881 33, 462; im Januar 1882 21, 319; Februar 26, 378; März 33, 462 u. 35, 491; April 41, 560; Mai 54, 727; Juni 60, 791 u. 64, 847; Juli 70, 898 u. 71, 923; August 77, 981 u. 78, 995; September 86, 1099 u. 91, 1169; October 96, 1233; 98, 1256.
„ Bremsversuche mit d. Westinghouse- und Hardy-Bremse auf der Elisabethbahn. 18, 273.
„ Cartonbillets für den internen und externen Verkehr. 18, 273.
„ Central-Weichenstell-Apparate, deren Anbringung von der General-Inspection empfohlen. 50, 681.
„ Concurrenz-Taxen. Specielle Genehmigung der Regierung zu deren Annahme nöthig. 2, 27.
„ Couponstempel-Abzug bei Oesterr. Eisenb.-Prioritäten. Rechtsgutachten des Oesterr. Justizministeriums. 58, 771. 60, 815.
„ Couponprocess der Elisabethb. vor dem Frankfurter Landgericht. 1, 7.
„ Coursstand der Bahneffecten zu Ende des Jahres 1881. 2, 27.
„ Directoren-Conferenz. Beschlüsse. 8, 119.
„ Donau-Umschlag in Linz. 96, 1234.
„ Errichtung eines Eisenbahn-Regiments. 74, 948.
Eisenbahn-Beamten-Club in Wien.
„ Jahresbericht. 37, 511.
„ Vortrag von Marin über Schneeräumer zu Eisenbahnzwecken. 2, 27.
„ Steinbach über internat. Transportrecht. 4, 52.
„ Vortrag von Lange v. Burgenkron über die Oester. Eisenb.-Gesetzgeb. im Tarifwesen. 6, 84.
„ Vortrag von Kupka über den Antimonopol- und Eisenbahnkampf in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. 8, 120.
„ Vortrag von Oelwein über den Ausbau des Wasserstrassennetzes in Europa. 12, 192.
„ Oesterreichischer Eisenb.-Beamter Löwenfeld über Arbeitvergebung u. Eigenregie. 14, 219.
„ Eisenbahn-Beamter Hasenlöhr über internationale Eisenbahn-Statistik. 20, 295.
„ Vortrag von Proske über die Einrichtungen zur Sicherung der freien Ausfahrt der Züge in Stationen. 22, 325.
„ Vortrag von Dr. Mund über das freiwillige Rettungswesen. 24, 359.
„ Grossmann über die Anforderungen des Eisenbahn-Dienstes an die menschliche Gesundheit. 28, 402.
„ Generalversammlung. 41, 561.
„ Pollitzer über die elektrische Ausstellung in München. 92, 1183.
„ Eisenbahn-Ausstellung aufgegeben. 94, 1204.
„ Discussion über die Pfändbarkeit der Beamtengehalte. 100, 1287.
„ Eisenbahneröffnungen in 1881. 33, 462.
„ „ im November 81. 1, 8; im December 1881. 10, 154; im Februar 1882. 26, 378; im März 1882. 33, 462; im October. 96, 1233.
„ Constituirung des Staats-Eisenbahnraths. 74, 948.
„ „ Eröffnung. Geschäftsordnung. 80, 1015.
„ „ Anträge desselben. 82, 1048.
„ „ Verhandlungen. 86, 1099.
„ Eisenbahnrath und Tarifenquête. 88, 1127.
„ Eisenbahn-Verband, Ung.-Russ. Generalconferenz. 28, 401.
„ Elbeverkehr und Oesterr. Nordwestb. 94, 203.
„ Ernteergebniss, namentlich im Banat. 60, 791.
„ Personenfahrkarte, Angabe der Fahrpreise in Silber auf denselben. 4, 51.
„ Feuerlöschwesen, Schulung der Eisenbahnbediensteten in dessen Handhabung. 37, 510.
„ Fortbildungsschulen für Eisenbahnbeamte. 34, 435; 74, 948; 86, 1099.
„ Frachtbriefe, Stempelung derselben. 52. 703.
„ Fusion zwischen Böhm. Nordb. u. Turnau-Kralup-Prag vom Handelsminister genehmigt. 41, 560.
„ Garantie-Vorschüsse des Staats am 31/12. 81. 48, 655.
„ Generalentreprise bei der Galiz. Transversalbahn in Frage. 44, 598.
„ Generalinspection, Eintheilung in 5 Ressorts. 33, 462; 39, 534.
„ General-Inspection, Erlasse. 54, 727.
„ Gesetze, Verordn. u. Erlasse in 1881 von Dr. Liharzik. 72, 928.
„ Gesetzvorlage betr. Gebührenerleichterung bei der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäten. 98, 1264.
„ Gesetzentwurf betr. Verlängerung der Wirksamkeit des Art. 1 des Localbahn-Gesetzes bis Ende 1884. 98, 1264. Annahme des Gesetzes. 100, 1288.
„ Getreide-Reexpedition zu directen Sätzen von den Deutschen Bahnen abgelehnt. 50, 682.
„ Getreideexport nach der Schweiz. 62, 816.
„ Glas- und Weintransport 94, 1203.
„ Holzbrücken-Interpellation. 82, 1048.
„ Holzlagerung im Feuerrayon. 80, 1015.
„ Intercommunications-Signale und Wagenaffiche hinsichtlich deren Anwendung. 14, 218.
„ Internationale Ausstellung in 1884, projectirte Kostenüberschläge, das Project aufgegeben. 37, 510.
„ Kohlenhandel der Stationsvorstände auf Böhmischen Eisenbahnen 72, 928.
„ Localbahn-Entwickelung seit 1880. 54, 727.
„ Vortheil des Localbahnwesens. 80, 1015.
„ Localbahn-Gesetz. 98, 1264. 100, 1288.
„ Locomotiven. Prüfung der Schnellzugsmaschinen. 4, 51.
„ Eilzugsmaschinen, deren Vermehrung. 10, 154.
„ Locomotivfabriken, deren Leistungsfähigkeit. 54, 728.
„ Mehlverkehr von Fiume. 70, 899.
„ Militärtarif bei Sendungen von Naturalien an die Menagecommissionen. 1, 8.
„ Ministerial-Entscheidungen in Eisenbahn-Angelegenheiten. 1, 8.
„ „ Die Eisenbahn-Sectionen im Oesterreichischen Handelsministerium. 54, 726.
„ „ V.-O. des Oesterreichischen Ministeriums, betreffend Mastviehausstellung in Wien, ¼jährliche Vorlagen über neue Stationen, Acceptirung der Bremswagen mit Vereinsstützen. 6, 83.
„ „ Ministerialerlass, betreffend Refactien. 28, 401.
„ „ Bericht des Oesterreichischen Handelsministeriums über seine Geschäftsthätigkeit in 1881. 66, 865.
„ Normalschienenprofile von der technischen Eisenbahn-Commission festgestellt und von den Bahnen in Staatsbetrieb acceptirt. 52, 703.
„ Nothsignale, Conventionalstrafe bei unbefugter Benutzung. 12, 184.
„ Ost-Westdeutscher Güter-Verband, Tarif projectirt. 63, 832.
„ Personen-Verkehr, Einführung von Secundärzügen. 88, 1128.
„ Petroleum-Steuer, die Nachtheile, deren Erhöhung für die Eisenbahnen. 14, 218.
„ Vorkehrungen gegen die Reblaus. 64, 840.
„ Refactien-Publication beschränkt. 60, 791.
„ Reichsraths-Beschlüsse, betreffend Bahnwesen. 42, 573.
„ Restaurationen (Bahnhofs-), Aufsicht der Bahnverwaltungen über dieselben. 70, 897.
„ Rettungswesen bei Eisenb.-Unfällen. 100, 1288.
„ Salonwagen, deren Einführung. 80, 1015.
„ Schifffahrt auf der Elbe, Concurrenz mit den Eisenbahnen. 18, 271.
„ Nordwest-Schifffahrts-Gesellschaft, directe Tarifsätze nach Hamburg via Laube. 6, 83.
„ „ Generalversammlung derselben. 98, 1266.
„ Schleppbahnen in 1881. 34, 435. 42, 574.
„ Staatsbetrieb, Nachtragsvoranschlag pro 1882. 10, 154.
„ Statistik (Eisenbahn-) für das Jahr 1880. 5, 62.
„ „ der Eisenbahn-Beamten in 1880. 1, 9.
„ „ Waarenverkehrs-Statistik. 39, 533.
„ Tarifbüreau der Oesterreichischen General-Inspection projectirt. 52, 703.
„ Tarif-Enquête, Wichtigkeit für die Regierung als Staatsbahn-Besitzerin. 10, 154.
„ Eisenbahn-Tarif-Enquête einberufen für den 27/3. 82. 22, 324. 24, 358.

„ „ prinzipielle Fragen. 31, 435.
„ „ Verhandlung über Brenn- und Nutzholz-Tarife. 35, 485.
„ „ Vorlage des Gesammtmaterials. 39, 533.
„ „ betreffend Getreidetarife. 41, 560. 98, 1265.
„ „ einheitliche Kohlentarife. 52, 703.
„ „ Tabelle der Kohlentarifsätze. 56, 748.
„ „ betreffend Spiritus. 60, 792.
„ „ Beschlüsse des Comités für Mehl und Mahlproducte. 68, 878. 70, 898.
„ „ Centralcomité für November berufen. 86, 1099.
„ „ Verhandlungen der Tarifenquête im December. 94, 1202. 98, 1264.
„ „ Oesterreichisch - Deutsche Tariffrage, Generalconferenz in Wien. 28, 398.
„ „ Tarifermässigungen für das Lagerhaus in Wien. 22, 324.
„ Tarif für Feuerwehren. 50, 682.
„ „ Tarife für Vieh- u. Fleischtransport. 52, 703.
„ Technische Enquête (Normalprofil für Schienen). 12, 184.
„ Thierische Rohstoffe. Beförderung aus verseuchten Ländern. 34, 435.
„ Triest Bittschrift betreff. Hebung der Stadt. 1, 8.
„ Triest und Fiume. Concurrenz. 6, 83.
„ „ Conflict ausgeglichen. 4, 51.
„ „ Verhandlungen zur Hebung Triest's. 18, 272. 26, 377.
„ Unfälle, grosse. Berichtigung betreff. Oesterr. Nordwestb. 37, 512.
„ Eisenb.-Unfälle im Jahre 1881. Sanitäre Vorkehrungen gegen dieselben. 90, 1152.
„ Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Unfällen. 84, 1071. Siehe hinsichtlich Essegger Brückenkatastrophe unter Alföldb.
„ Unfalls-Ersatzleistungen der Oesterr. Ungar. E. 100, 1289.
„ Verjährung, 3jährige, bezüglich zu hoch berechneter Eisenb.-Frachtgebühren vom Wiener Ober-Landesgericht durch Urtheil vom 22/11. 81 anerkannt. 2, 27.
„ Verkehrsverhältnisse in 1880 nach dem Bericht der Wiener Handelskammer. 2, 27.
„ Versicherungsverband, wechselseitiger in Bildung. 92, 1182. 94, 1203.
„ Verstaatlichung, deren finanzieller Effect. 4, 51.
„ Bedenken gegen die Verstaatlichung. 8, 119.
„ Viehbegleiter, unentgeltliche Beförderung derselben auf Hin- und Rückfahrt. 10, 155.
„ Viehtransport, Enquête über Missstände bei denselben. 10, 155.
„ „ ermässigter Wagenladungstarif. 62, 816.
„ Viehbeschau auf Eisenbahnen. Ministerialerlass. 68, 878.
„ Waarenverkehr im März 1882. 46, 630.
„ Wagen-Leihanstalt. Bericht pro 1881. 26, 379.
„ Weintransport, Eingabe der Wiener Weinhändler an den Handelsminister. 64, 840.
„ Wien's Communicationsmittel und Berlins, Broschüre v. Eitelberger. 64, 840.
„ Wiener Stadtb., nach Inhalt der Discussion im Oesterr. Ingenieur- und Architektenverein. 2, 21.
„ Wiener Stadtbahn als Reichsbahn zu bauen, Petitionen. 24, 359.
„ „ Vogerty'sches Project, vom Gemeinderath abgelehnt. 28, 400.
„ „ Projecte. 50, 682.
„ Zolltarif für das Oesterr.-Ungar. Zollgebiet. 42, 574.
„ „ Verhandlungen im Oesterr. Abgeordnetenhaus. 37, 510.
„ „ Die Incompatibilitätsfrage und Dr. Jacques, der allgemeine Zolltarif des Oesterr.-Ungar. Zollgebietes. 16, 249.
„ „ Das Sperrgesetz (zur Einführung des Zolltarifs) u. dessen Wirkung. 18, 272.
„ „ Verzeichniss der Ein- und Ausfuhrwaaren zum neuen Zolltarif. 48, 655.
„ „ Zollamtliche Markirung von Güterwagen. 68, 877.
„ „ Eisenbahn-Zollamtliches. 96, 1283.
„ „ Petition der Eisenbahnverwaltungen gegen die Erhöhung des Roheisenzolls. 16, 249.
„ Zug-Verspätungen im Jahre 1881. 50, 681.
„ Zug-Verspätungen im Juni. 60, 865.
Oesterr. Localbahn-G. Concession für Schönhof-Radonitz. 46, 630.
„ „ Kaschitz-Schönhof angekauft. 58, 773. Concessionen. 80, 1017.
„ „ Concessions-Ansuchen. 72, 929.
„ „ Chodau-Neudeck am 21/12. 81 eröffn. 1, 9.
„ „ Eröffnung der Reststrecke bis Zawratetz-Tremosnitz am 14/2. 82 und Umwandlung des Stationsnamens Zawratetz in Chwalkowitz. 18, 273.
„ „ Beschlüsse der am 22/12. 81 abgehaltenen Generalversammlung betr. Erhöhung des Actiencapitals. 1, 9.
„ „ Generalversammlung. 22, 325.
„ „ Aus dem Geschäftsbericht pro 1881. 33, 461.
Oesterreichische Nordwestbahn. Vertrag über Anschluss der Localbahn Celakowitz-Mochow u. Celakowitz - Brandeis in Celakowitz. 68, 879.
„ Tarifermässigungen. 72, 929.
„ Kündigung der Verbandsverkehre im Preuss.-Oesterreich. Verbande. 82, 1047.
„ Deren Conflict mit der Preussischen Staatsbahnverwaltung (nach dem Dresdener Protocoll über die Deutsch-Oesterreichische Verb.-Conferenz, 84, 1069 u. 1070.
„ Stand des Tarifconflicts 10. Novbr. 88, 1128.
„ Generalversammlung 7./6. 82. 32, 450, 46, 631.
„ Anschaffung von Lastzuglocomotiven. 33, 463.
„ Aussig Oesterr. N.-W.-Bahn, Station mit K. K. Zoll-Expositur. 1, 17.
„ Jedlesee transit auch P. H. 42, 581.
„ Unter-Retzbach. 91, 1172.
„ Ausloosung. 71, 921. 88, 1132.
„ Oesterreichs - Staatsb. - Netz. 4, 50.
„ Betriebs-Ergebnisse der in Privatbetrieb befindlichen Staatsb. in 1880. 60, 791.
Oesterreichische Westliche Staatsbahnen (Staatsbahn-Betrieb). Organisation des Staats-Eisenbahn-Betriebs (auf der Kaiserin-Elisabethb., Kronprinz-Rudolfbahn, Niederösterr. Staatsbahn incl. Donau-Uferbahn, Tarvis-Pontafel und Braunau-Strasswalchen,) Vortrag des Minister Pino an den Kaiser. 20, 289 und 294.
„ Das westliche Staatsbahnnetz und dessen Bedeutung für die Verkehrspolitik Oesterreichs. 28, 397.
„ Vereinigung des Tarifbureaus und des Wagendienstes. 8, 119.
„ Decentralisation des executiven Dienstes. 48, 654.
„ Directionsrath ernannt: v. Czedik, v. Perl, Steingraber. 31, 435.
„ Präsident v. Czedik. Die 5 Ober-Bahn-Betriebsämter. 50, 681.
„ Personalien, leitende Principien des Präsidenten v. Czedik. Uebernahme der Vorarlberger Eisenbahn in den Staatsbetrieb am 1/7. 82. 52, 702
„ Bedeutung der Eisenbahn Verstaatlichung. 12, 183. 54, 726.
„ Decret an den bisherigen Betriebs-Director, Regierungsrath Obermayer. 54, 729.
„ Die Wahl von Mitgliedern d. Eisenbahnraths. 46, 630.
„ Beschränkung der Haftpflicht für Reisegepäck, welches nach Haltestellen aufgegeben wird. 56, 747.
„ Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr. 41, 560.
„ Entwurf des Gütertarifs. 82, 1048.
„ Güter- und Personentarif im Staats-Eisenbahnrath berathen. 86, 1094.
„ Staatseisenbahn - Betrieb. Siebenmühlen Haltestelle 15/11. 82 eröffnet. 90, 1152.
Oesterreichische Staatsbahn - Gesellschaft. Umwandlung der Budapester Betriebsleitung in eine selbstständige Betriebs - Direction. 28, 401.
„ Ausgleich mit der Ungarischen Regierung, betr. selbstständige Leitung der Ungarischen Linien, Uebergang der Neu-Szöny-Brucker Linie in das Eigenthum des Ungarischen Staats, wogegen Pressburg-Trenczin (Sillein) an die Oesterr. Eisenb.-Gesells. fällt. 33, 462. 34, 469.
„ Dualisirung derselben, Demission des General-Director Kopp. 35, 484.
„ Die Vertrags-Punctationen des mit der Ungar. Regierung zu schliessenden Vertrages. 40, 542.
„ Tarifarisches Verlangen betreff. den Ungar. Pact. 41, 560.
„ Generalversammlung und deren Beschlüsse. 41, 561.
„ Wortlaut des Vertrags mit dem Ungarischen Staate; 46, 627, von der Generalversammlung angenommen. 46, 631.
„ Neu-Organisation des Directoriums. 56, 748.
„ Verbindung der Linie Wien-Budapest mit der Waagthalbahn gegen Tyrnau, Concession angesucht. 66, 806.
„ de Serres Directions - Präsident. 84, 1071.
„ Vertrag mit der Ungar. Regierung nebst Motiven; 91, 1178. 90, 1148; im Ungar. Abgeordnetenhaus angenommen. 94, 1201.
„ Uebereinkommen mit der Oesterr. Regierung betreffend Statut-Aenderungen und den Bau neuer Linie. 94, 1202. 96, 1232.
„ Eröffnung der Secundärbahnen Porican-Sadska 1./7. Kralup-Welwarn u. Prelouc-Hermanmestec am 18./10., Lobositz-Libochovic am 22./10. und Chotzen-Leitomischl am 23./10. 82. 84, 1071. 85, 1090.
„ Eröffnung der Verrechnungsstelle Budapest St.-E.-G. Lagerhäuser. 77, 983.
„ Ausweiche Kolin-Schönweid. 91, 1172.
Ofen-Fünfkirchen. Bau. 12, 184.
„ am 16/11. 82 eröffnet. 90, 1152; 91, 1167.

„ Betriebsleitung mit Fünfkirchen-Barcs zu vereinigen. 26, 378.
„ Eröffnung. Bedeutung der Bahn. 92, 1182.
Oldenburgische Stsb. Geschäftsbericht. 89, 1140.
Osnabrück-Brackwede. Vorarbeiten. 63, 832. 81, 1040.
Osterwieck-Wasserleben am 19/5. 82 eröffn. 40, 551.
Ostpreuss. Südbahn. Bilanz pro 1881. 27, 389. Gen.-Vers. und Geschäftsbericht pro 1881. 43, 589.
Ostrau-Friedland. Generalversammlung. 41, 560.
Parchim-Ludwigslust. Betriebsresultate pro 1881. 77, 984.
Parchim-Neubrandenburg. Vorarbeiten. 77, 985.
Paulinenaue-Neuruppin. Geschäftsbericht. 51, 694.
Pfälzische E. Ordentl. Generalversammlung, T.-O. v. 29/4. 82. 26, 381. 27, 395. 35, 485.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 30, 421. 32, 443.
„ Dividende. 34, 480.
Pilsen-Priesen. Umschlagsplatz für Böhm. Braunkohlen in Deggendorf a. d. Donau für Wien. 50, 682.
Posen-Creuzburg. Schönwald und Costau PH u. Wgl 18/9. 82 eröff. 72, 934.
„ Haltestelle Brunow. 47, 647.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 43, 589.
Pilsen-Priesen. Versammlung der Obligat. 98, 1266.
Posen-Creuzburg. Schönwald und Costau Güterhaltestellen 18/9. 82. eröffnet. 73, 944.
Prag-Dux. Concession für Klostergrab-Mulde. 76, 971.
„ Sedlitz PH 8/10. 82 eröffnet. 79, 1011.
„ Generalvers. 41, 569. T.-O. 52, 703.
„ Verhandlung mit dem Handelsminister wegen Erneuerung der Concession Klostergrab-Mulde. 88, 1128.
„ ausserord. Generalvers. Sanirung der Bahn durch Uebereinkommen mit der Regierung. Klostergrab-Mulde 83, 1063 (T.-O.). 96, 1234.
Preussen.
I. Parlamentarisches, Gesetz-Entwürfe und Gesetze.
„ Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Landtag, betreffend die Durchführung der bisherigen Eisenbahn-Verstaatlichungen (Berlin-Stettin, Magdeburg-H., Hannover-Altenbeken, Köln-Minden, Rheinische, Berlin-P.-Magdeb.). 7, 102.
„ Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Preuss. Staatsbahnnetzes mit Motiven (Eichicht-Landesgrenze und Localbahnen Königsberg-Labiau etc.). 9, 134.
„ „ zweite Lesung im Abgeordnetenhaus. 32, 445.
„ Aus den Denkschriften, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. 1. Königsberg-Labiau, 2. Johannisburg-Lyck, 3. Hohenstein-Schöneck-Berndt, 4. Jatznick-Ueckermünde. 10, 147. 5 Liegnitz-Goldberg und Friedeberg-Greiffenberg-Löwenberg, 6. Oberröbling-Querfurt, 7. Wernigerode-Ilsenburg, 8. Scharzfeld-Lauterberg-St. Andreasberg. 11, 157. 9. Osnabrück-Brackwede, 10. Wabern-Wildungen, 11. Westerburg-Hachenburg, 12, Prüm-St.Vith-Montjoie-Rothe Erde mit Zweigbahn nach Malmedy, Eupen, Stolberg, 13. Ahrweiler-Adenau. 12, 180.
„ Debatte über den Neubau der Bahnhöfe in der Budgetcommission. 19, 283.
„ „ zweite Berathung des Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhause. 32, 445.
„ Petitionen wegen Herstellung von Secundärbahnen der Regierung zur Erwägung überwiesen. 32, 445.
„ Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten über den Stand des Baues der in 1880 beschlossenen Preussischen Staats-Eisenbahnen Cölbe-Laasphe, Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen, Güldenboden-Mohrungen-Allenstein, Hirschberg-Schmiedeberg. 23, 337. Emden-Norden mit Zweigbahn nach Aurich, Reil-Traben, Wengerohr-Berncastel, Allenstein-Koppelbude mit Mehlsack-Braunsberg, Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg, Konitz-Laskowitz, Zollbrück-Bütow, Stralsund-Bergen, Hamar-Westerburg, Altenkirchen-Hachenburg, Call-Schleiden-Hellenthal. 25, 366.
„ Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privat-Eisenbahnen für den Staat, Wortlaut und Motive. 7, 95—100, 101; 1. der Bergisch-Märk. E. 8, 109; 2. der Thüringischen, 3. Berlin-Görlitzer, 4. Cottbus-Grossenhainer, 5. Märkisch-Posener, 6. Rhein-Nahebahn. 9, 129. 9, 134.
„ „ Urtheil der National-Zeitung über die erste Berathung desselben im Abgeordnetenhaus. 10, 156.
„ „ Eisenbahnverstaatlichung, Urtheil der Provinzial-Correspondenz über dieselbe. 13, 200.
„ „ Debatte im Abgeordnetenhaus, erste Lesung über die Eisenbahn-Verstaatlichungsvorlage. 11, 168.
„ „ Berathung des Gesetzentwurfs in der Commission. 13, 200.
„ „ Commissionsbericht. 19, 283.
„ „ Zweite Lesung. 20, 292; dritte Lesung. 21, 310; im Herrenhaus angenommen. 25, 369; Publication des Gesetzes. 27, 388.
„ Gesetzentwurf betr. die Bezirks-Eisenbahnräthe und den Landes-Eisenbahnrath (wirthschaftliche Garantieen der Eisenbahnverstaatlichung. 7, 102; in der Commission des Abgeordnetenhauses. 21, 311; 2. Lesung und Publication desselben. 47, 643; 3. Lesung. 34, 472. Wortlaut des Gesetzes. 33, 475.
„ „ Anträge betr. Mitwirkung des Landtags bei Feststellung der Tarife. 22, 323.
„ „ Zur Ausführung des Gesetzes. Aufstellung von Verzeichnissen der in den Provinzen bestehenden industriellen Vereinigungen. 63, 832.
„ „ Einsetzung der Bezirks-Eisenbahnräthe und des Landes-Eisenbahnraths zum 1/1. 83. 91, 1162.
„ Zum Gesetz betr. die Fürsorge für die unmittelbaren Staatsbeamten in Betreff der Eisenbahnbeamten-Wittwenkassen. 51, 692.
„ Pensionsgesetz vom 31/3. 82. Dessen Anwendung auf die am 1/4. 82 in Ruhestand getretenen Beamten. 59, 779.
„ Commission zur Berathung der Revision des Actiengesetzes. 32, 445.
„ Gesetzentwurf betreff. projectirten Schifffahrts-Canal von Dortmund nach den Emshäfen. 27, 389.
„ Denkschrift betreff. die Preuss. Canalprojecte sowie Regulirung der Warthe, Unstrut u. Saale. 11, 170.
„ Gesetzentwurf, betr. Erwerb der Berlin-Anhalt. E. für den Staat. 22, 321.
„ „ von der Eisenbahn-Commission des Abgeordnetenhauses genehmigt. 27, 388.
„ Begründung der Annahme des Gesetzes. 31, 444.
„ Rede des Reichskanzlers Fürst Bismarck über den Werth der Verstaatlichungen. 47, 642.
Etats-Berathung.
„ Etat pro 1882/83. 7, 100.
„ Erläuterungen, betreffend die Veränderungen bei den technischen Beamten. 7, 102.
„ Die Generaldebatte über den Eisenbahn-Etat im Preussischen Abgeordnetenhause. 10, 149.
„ Weitere Etatsberathung im Abgeordnetenhaus und in der Budgetcommission, inbetreff der Angelegenheiten der Eisenbahnbeamten. 15, 227. 19, 282 u. 283. 21, 311.
„ Eisenbahn-Etat im Abgeordnetenhaus. 25, 368.
„ Nachtragsetat zum Staatshaushalt und die Betriebsorganisation der neu erworbenen Bahnen (Berg.-Märk., Thüring., Berlin-Görlitz, Cottbus-Grossenhain, Märk.-Posen., Berlin-Anhalt.). 30, 421.
„ Thronrede und Eisenbahnetat pro 1883/84. 91, 1161
„ „ Erste Lesung des Etats. 93, 1189.
„ „ Generaldebatte über den Eisenbahnetat. 100, 1286.
„ Gesetzentwurf, betreffend die Verwendung (finanzielle Garantien) der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung beim Abgeordnetenhaus eingebracht. 11, 169.
„ „ Berathung des Gesetzentwurfs in den Commissionen. 13, 200.
„ „ Werth der finanziellen Garantien. 13, 200.
„ „ Fassung des Gesetzentwurfs nach den Commissionsbeschlüssen. Commissionsbericht. 15, 227 u. 228.
„ „ Vom Abgeordnetenhaus angenommen; Wortlaut des Gesetzes. 17, 259 u. 260.
„ „ auch vom Herrenhaus genehmigt. 22, 323.
2. Landesherrliche und Ministerial-Erlasse.
„ Landesherrl. Erlass v. 5/4. 82, betr. Organisation der neu verstaatlichten Bahnen. 34, 472.
„ Allerh. Erlass und Ministerialverfüg. betr. den Bau der durch die Gesetze vom 28/3. und 15/5. 82 genehmigten Staatsbahnlinien. 45, 615.
„ Ministerialerlass, betreff. Extragratificationen. 36, 499.
„ Controle, betreff. unrichtige Inhalts- und Gewichtsdeclarationen bei Sammelladungen. 36, 499.
„ Vorschriften v. 27/6. 76 über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Bau- und Maschinenfach. Definitive Uebernahme der Regierungs-Baumeister und Maschinenmeister in den Staatsdienst. 45, 616.
„ Ministerialerlass, betreff. Fahrpreisermässigungen zur Unterstützung der öffentlichen Krankenpflege. 53, 719.
„ Ministerialerlass, betr. Abänderung

des § 45 B.-R., betreff. Lieferzeit für Viehtransporte. 55, 740.
„ Bestimmung, betreff. Reisende, welche ohne Billets in einem Zug betroffen werden. 69, 889.
„ Ministerialerlass: Von Einholung d. Genehmigung bei Einführung von Tarifen für neu zu eröffnende Stationen und Haltestellen abzusehen. 73, 939.
„ Ministerialerlass v. 14/9. 82, betreff. Massregeln zur Verhütung der durch plötzliche Wasseransammlung entstehenden Gefahren für den Eisenbahnbetrieb. 75, 962.
„ Ministerialerlass, betreff. die Freifahrtbegünstigung der Kinder von Eisenbahnbeamten. 75, 963.
„ Ministerialerlass, betreff. die rechtzeitige Veröffentlichung der periodischen Fahrpläne. 81, 1039.
„ Bestimmungen über Be- und Entladungsfristen. 85, 1084.
„ „ über geheizte Güterwagen. 85, 1084.
„ „ betreff. Statistik der Waaren-Ein- und Ausfuhr. 85, 1084.
„ „ betreff. Nichtrauchercoupées. 85, 1084.

II. Projecte u. Bauten, insbesond. von Secundärbahnen.
„ Principien des Ministers der öffentl. Arbeiten, betreff. Concessionirung v. Secundärbahnen (ausgesprochen in Antwort an das Comité für die Secundärbahn Weisswasser-Forst-Guben. 40, 547.
„ eine projectirte Staatsb.-Linie. 5, 66.
„ Staats-Eisenbahn-Bauten (Umbau von Bahnhöfen etc.). 93, 1190.
„ Erbauung des Düsseldorfer Centralbahnhofs. 81, 1039.
„ Secundärbahn-Bauten u. Projecte. 89, 1139.
„ Neue Gesetzvorlagen in Betreff Localbahn-Bauten, im Januar 1883 zu erwarten. 99, 1275.
„ in Provinz Brandenburg: Rathenow-Jüterbog, Brandenburg - Lehnin-Brück, Rathenow-Neustadt 94, 1208. Prignitzbahn (Wittstock-Perleberg) oder Zernitz-Kyritz 95, 1220. 97, 1251, Rathenow-Brandenburg. 93, 1059.
„ in Westpreussen: Terespol-Laskowitz, Hohenstein-Berent, Simonsdorf-Fregenhof, Neustadt-Sülz. 94, 1208.
„ in Westfalen und Rheinprovinz (Osnabrück-Brackwede, Münster-Lippstadt, Warstein-Lippstadt. 96, 1232. Münster-Lippstadt. 97, 1251.
„ Hachenburg-Westerburg, Osnabrück-Brackwede. 100, 1287.
„ in Prov. Schlesien u. Posen: Neustadt-Zütz. 94, 1208. Posen - Wreschen, Trachenberg-Herrnstadt. 97, 1251.

III. Einzelne Projecte.
„ Vorarbeiten für Orzesche - Loslau. 83, 1059.
„ Badersleben-Jerxheim. 85, 1085.
„ Berlinchen-Soldin. Beschaffung des Capitals durch den Kreistag. 59, 778.
„ Calbe-Cönnern, Vorarbeit. 91, 1163. 98, 1276.
„ Celle-Hudemühlen u. Rathenow-Neustadt a/Dosse, concessionirt. 11, 171.
„ Braunau (Schles.)-Ottendorf. 91, 1163.
„ Eichicht-Landesgrenze, Baubureau in Eichicht. 71, 916. Vorarbeiten. 91, 1163,
„ Eilsleben (Pr. Sachsen) - Neuhadersleben, Euskirchen-Münstereifel (Rheinpr.). 92, 1180.
„ Eisenach-Eschwege. 98, 1276.
„ Frankfurt a/O.-Lübben-Leipzig. 95, 1220.
„ Hagenow-Mölln-Oldesloe. Ministerial-Rescript. 71, 916.
„ Ilmethalbahn (Dassel-Einbeck), constituirende Generalvers. 71, 916.
„ generelle Vorarbeiten der Kgl. Directionen für Bahnen von untergeordneter Bedeutung. 51, 691.
„ Farge-Vegesack (Pr. Hannover), Vorarbeiten. 71, 916.
„ Friedrichswerth - Buffleben. 91, 1163.
„ Hannover-Harburg. 91, 1163.
„ Jauer-Goldberg. 93, 1191.
„ Lage-Hameln. 95, 1220.
„ Marne-Friedrichskrug. 93, 1191.
„ Naumburg-Artern (Unstrutbahn), Vorarbeiten, Merseburg-Mügeln. 99, 1276.
„ Zahnradbahn auf den Niederwald. 81, 1039.
„ Oberschles. E., Concession für Loslau-Annaberg, 83, 1059. Vorarbeiten für Posen - Wreschen und Gnesen-Nakel. 85, 1085.
„ Querfurt-Oberröblingen. 91, 1163.
„ Remscheid-Feld. 57, 763.
„ Rhene - Diemelthalbahn, Concess. 69, 889.
„ Rogasen-Inowraclaw. 91, 1163.
„ Schleswig-Angeln. 85, 1085.
„ Schleswig - Holstein. Bahnprojecte. 100, 1285.
„ Simonsdorf (Westpr.) - Stargard i/P. 91, 1163.
„ Sonneberg - Steinach - Laucha in Sachsen-Meiningen. Vorarbeiten. 71, 916; 83, 1059.
„ Rathenow - Pritzerbe - Brandenburg. 83, 1059.
„ Unstrutbahn, Vorarbeiten. 99, 1276.
„ Wittenberge-Torgau. 97. 1251.
„ Wreschen - Strzalkowo, Concession. 71, 916.
„ Zernitz-Kyritz-Meyenburg od. Perleberg-Wittstock. 95, 1220.

III. Betrieb im Allgemeinen und Verstaatlichung.
„ Assecuranzverband der Privatbahnen. 94, 1203.
„ Besteuerung der Bahnen, gutachtliche Aeusserung des Oberpräsidenten. 67, 812.
„ Communalsteuer, Veranlagung der Eisenbahnen, Aeusserung des Ministers für öff. Arbeit. 34, 472.
„ Culturbetrieb. 23, 342.
„ Dividenden der Altona-Kieler, Hess. L., Oberschles., Pfälzischen. der Berl.-Hamburger, Berl.-Görlitzer etc. 28, 399. 34, 422.
„ „ der Berg.-Märk. ($5^2/_3$ pCt.), Posen-Creuzb. (3 pCt.) etc. 30, 422.
„ Eisenbahn-Museum. 89, 1137.
„ Retourbillets. Zeitdauer nach Beschluss der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen. 47, 644. 100, 1287.
„ Rundreisebillets, neues System (Zusammenstellung loser Coupons). 15, 228.
„ Staatsbahn-System. Der Sieg desselben. 23, 341.
„ „ Fürst Bismarck's Aeusserungen über das Staatsbahn - System und Minister Maybach's Verdienst. 47, 642.
„ „ Activen - Umtausch von verstaatlichten Bahnen (Berlin-Görlitz, Berlin - Anhalt, Märk.-Posen, Cottbus - Grossenhain, Rhein-Naheb.) 57, 764.
„ „ Gerüchte über die beschleunigte Durchführung der Eisenbahn-Verstaatlichung. 51, 691.
„ „ Die Verstaatlichungsfrage wieder angeregt. 91, 1161. 93, 1189.
„ „ Eisenbahnverstaatlichung in ihrem Verhältniss zur Börse und Eisenbahn - Actionären. 95, 1217.
„ „ Keine Kündigung von Prioritäten der verstaatlichten Bahnen in Aussicht. 97, 1250.
„ Sicherung des Eisenb.-Betriebes, Conferenz betr. Massnahmen. 85, 1085.
„ Tarifwesen. Gütertarife.
„ „ Das neue Tarifsystem der Staatsb. am 1/5. 82 im Ganzen abgeschlossen. 34, 472.
„ „ Kohlentarife auf den Schlesischen Bahnen. 47, 643.
„ „ Schlesische Kohlentarife. Conferenz am 13/11. 82. 87, 1107.
„ „ Seehafen - Ausnahmetarife zwischen Deutschen Nordseehäfen mit Regensburg und Passau. 1/3. 82. 13, 202.
„ „ Tarife nach den Seehäfen. 47, 643.
„ „ Eisenbahntarif für Torfstreu im Landesöconomie - Colleg. berathen. 15, 229.
„ „ Tarifirung von Russ. Hanf, Schlesische Getreidetarife. 94, 1206.
„ „ Elm-Gemünden, Kündigung des Betriebsvertrages. 79, 1007.
„ Unfallversicherung, gegenseitige der Privatbahnen. 94, 1203. 96, 1231.
„ Eisenb.-Verkehrsstörungen. Unterbrechungen in Folge Ueberschwemmung am Rhein und Main. 93, 1191. 94, 1206. 95, 1220. 97, 1250.
„ Vorlesungen betr. Preuss. Eisenbahnwesen. 87, 1107.
„ Zollstellen. Ermächtigung der Zollämter Altenburg und Bingen. 34, 473.
„ Einheitliche Grundtaxen für die Personenbeförderung. 34, 472.

IV. Staatsbahn-Betrieb insbesondere.
„ Personalien, betreffend die neu verstaatlichten Bahnen. 34, 472. 54, 728.
„ Betriebs-Inspectoren und Eisenbahn-Maschinen-Inspectoren. 30, 423.
„ Die in den Staats-Eisenbahn-Dienst übernommenen Reg. - Baumeister. 71, 916.
„ Definitive Anstellung der Unterbeamten. 83, 1059.
„ Ausbildung der Baubeamten. 83, 1059.
„ Gratificationen, Nachweis des Beamtenbedarfs. 79, 1009.
„ Bemerkungen über die dienstliche Stellung der Telegraphentechniker. 90, 1147.
„ Stellung der Beamten der neu erworbenen Bahnen. 92, 1179.
„ Vereidigung der Beamten. 63, 832.
„ Bahnerhaltungs - Dienst. 90, 1151.
„ Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in 1880/81. 11, 169.
„ Desgleichen in 1881/82. 21, 308.
„ Eisenbahn - Freikarten für Herrenhaus-Mitglieder. 67, 643.
„ Kohlenverkehr in 1880/81. 34, 470.
„ Lehrlingswesen. 82, 1052.
„ Umänderung der Locomotiven-Bezeichnung. 95, 1219.
„ Nachnahme - Maximum. 63, 832. 67, 872.
„ Gebrauch an Oberbaumaterial und Betriebsmitteln pro 1882/83. 7, 104.
„ Neu-Organisation der Kgl. Eisenb.-Directionen Berlin und Erfurt. 65, 852.
„ Zutheilung der neu zu eröffnenden Linien (Culmsee - Graudenz etc.) an die Betriebsämter. 83, 1059.

„ Aenderung in der Betriebs-Organisation nach Inhalt des Etats. 92, 1179.
„ Uebersicht der am 1./4 resp. 1./10. 83 in Aussicht genommenen Eisenbahn-Directions- u. Betriebsamts-Bezirke. 93, 1192.
„ Erleichterungen für den Transport von Langeisen und Langholz. 9, 138.
„ Aussteuergut, Begriff. 94, 1207.
„ Ermittelung des zollpflichtigen Gewichts von Massengütern. 94, 1205.
„ Beschwerden über Bescheide und Anordnungen des Betriebs-Amtes. 45, 615.
„ Freifahrt für Schüler. 30, 422.
„ Tarifermässigung zur Unterstützung der öffentlichen Krankenpflege. 13, 201.
„ Pr. Staatsb. Fahrpreisermässigung für mittellose Kranke zum Besuch Deutscher und ausserdeutscher Kuranstalten. 59, 779.
„ Pr. Communalsteuer der verstaatlichten Privatbahnen, Verhandlungen. 3, 36.
„ Preussischer Staatsbahn-Wagenpark. 61, 798.
„ Eisenbahn-Personentarif-Bildung, Grundtaxen; 34, 472. Frankfurter-Zeitung gegen Kreuzzeitung. 55, 740.
„ Dementirung der Gerüchte von bevorstehender Erhöhung der Personentarife auf den Staatsbahnen. 55, 740,
„ Als Reisegepäck zu befördernde Gegenstände. 27, 389.
„ Einheitliche Form im Coupirungsverfahren der Retourbillets durch die Staatsbahn-Directoren-Conferenz in Aussicht. 71, 916.
„ (October-Conferenz) Berathung der zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahn-Betriebs zu ergreifenden Massnahmen. 53, 719. 85, 1085.
„ Das neue Staats-Tarif-System am 1./5. 82 im Ganzen abgeschlossen. 36, 472.
„ Aufhebung des Tarifs für Mehl; zwischen den Elbufer- und Rheinisch-Westfälischen Stationen. 19, 283.
„ Die Conferenz über die Ermässigung der Schlesischen Steinkohlentarife resultatlos. 91, 1162.
„ Frachtermässigung f. Kartoffeln. 94, 1208.
„ Frachtfreiheit freiwilliger Gaben für die Bedrängten der Rheinprovinz. 96, 1232.
„ Preuss - Oesterr. - Verbands-Verkehre. Kündigung der Instradirung. 82, 1047. 81, 1039. *84, 1072.
„ Beschaffung neuer Transportmittel nach Aeusserung des Arbeitsministers Maybach im Landtage. 95, 1219. 97, 1249.
„ Vorschriften über die Vertheilung der Güterwagen auf den in Staatsverwaltung stehenden Bahnen. 13, 201.
„ Vereinigung des Wagenparks der Weimar-Geraer und Nordhausen-Erfurter E. mit dem Staatsbahn-Wagenpark. 75, 939.
„ Massregeln gegen den Waggonmangel, Vermehrung der Güterwagen, früherer Bezug der Kohlen. 65, 851. 69, 890.
„ Instradirungs - Aenderungen betr. Sächs. Stsb., Berlin-Hamburg, Halle-Sorau-Guben, Oberlausitzer E. 100, 1286.

V. Betreff. die einzelnen Königl. Directions-Bezirke.

D.-B. Berlin. Hirschberg-Schmiedeberg am 15/5. 82 eröffnet. 40, 551.
„ Station Stralau-Rummelsburg. 9, 142.
„ Alt-Ranft P. H. für Wgl. 1/9. 82 eröffnet. 65, 860.
„ Buch P. H. für Wgl. eröffn. 85, 1090.
„ Berlin-Dresdner Bahnhof verlegt. 79, 1007.
„ Omnibusverkehr zwischen Dresden und Weinböhla auf der Berlin-Dresdner E. in 1880. 66, 864.
„ Berliner Stadtbahn. Feier der Vollendung am 1/7. 82. 50, 677.
„ „ Externverkehr für Courir- und Schnellzüge der Route Berlin-Potsd.-Magdeb. ab 1/7. 82. 48, 663.
„ „ Schüler-Abonnements. 69, 890.
„ „ Verkehrserleichterung i. Personenverkehr. 83, 1063.
„ Einrichtung der Lehrwerkstätte. 72, 926.
„ Obermaschinenmeister Gust †, Nachruf. 92, 1185.
„ Projecte und in Bau befindliche Linien im Directionsbezirk Berlin. 95, 1219.
„ (Berlin-Anhalt) siehe Berlin-Anhalt.
D.-B. Bromberg. Mitbetrieb auf d. Strecke Lyck-Prostken am 1/4. 82 eingestellt. 26, 381.
„ Die Linie Cüstrin-Frankfurt a/O. an die Königl. Direct. Berlin übergeben am 1/4. 82. 27, 389 und 395.
„ Schliessung des Ostbahnhofs Berlin für den Personenverkehr. 34, 438.
„ Petition an den Arbeits-Minister, gegen Einstellung des Betriebs auf dem Ostbahnhof. 59, 779.
„ Thorn-Culmsee am 1/7. 82 eröffnet. 47, 647. 48, 662.
„ Culmsee-Graudenz u. Güldenboden-Mohrungen am 1/11. 82 eröffnet. 84, 1071.
„ Verwaltung der neu eröffn. Bahnstrecke Thorn-Culmsee. 73, 939.
„ Haltestelle Lindenau i. Westpr. (bisher Fürstenau). 6, 91.
„ Cüstriner Vorstadt P. H. für Stück- und Wgl.-Gut am 1/9. 82 eröffnet. 66, 867.
„ Rügen'sche Secundärbahn Trace. 3, 37.
„ Rügen (Stralsund-Bergen). Baustand. 57, 764.
„ Vorarbeiten f. Königsberg-Labiau. 73, 939.
„ Haltestelle Gottentow. 71. 920.
„ Station Lichtenberg-Friedrichsfelde. 89, 1143.
„ Mieschkow H. f. Wgl. 3, 41.
„ Beschlüsse der Conferenz v, 19/1. 82. 1, 6. 7, 103.
„ Conferenz 51, 692. 5/7. 82. Beschlüsse. 53, 719.
D.-B. Elberfeld, Ostönen PH u. Elberfeld-Zoologischer Garten am 1/6. 82 eröffnet. 41, 568.
„ Gevelsberg-Haufe-Voerde u. Menden-Hemer 1/9. 82 eröffnet für Pers. u. Güter. 66, 867.
„ Strecke Deutz-Bahnhof zur Schiffbrücke für Pers.-Verkehr 20/9. 82 eröffnet. 73, 944. 75, 963.
„ Verfügung der Kgl. Direction Elberfeld betr. Ueberwachung von alleinreisenden Kindern. 71, 916.
„ Menden-Hemer u. Haufe-Voerde. 73, 939.
D.-B. Erfurt. Staatsb.-Bauten im Bezirk. 59, 778.
D.-B. Frankfurt. Eröffnung der Haltestelle Wernswig am 1/6. 82. 40, 551.
„ Geleisverbindung zwischen Station Calbe u. Grizehne 15/9. 82 f. Güterverkehr eröffnet. 73, 944.
„ Fürsorge gegen Mangel an Güterwagen, Frühbezug des Winterbedarfs an Kohle empfohlen. 58, 775.
D.-B. Magdeburg. Der Bau des Brandleite-Tunnels. 46, 632. 47, 640.
„ Baustand der Erfurt-Ritschenhausener Eisenb. 65, 851. 97, 1250.
„ Eröffnung der Theilstrecke Grimmenthal-Suhl am 20/12. 82. 99, 1275.
„ Eröffnung der Theilstrecken Blumenberg-Kl.-Wanzleben u. Eilsleben-Seehausen der Linie Blumenberg-Eilsleben. 77, 983.
„ Oberröblingen-Querfurt, Vorarbeiten. 91, 1163.
„ Lehrter Personen-Bahnhof. 75, 963.
„ Griefstedt P. H. 1/4. 82 für Wagenl. eröffnet. 13, 288. 66, 867.
„ Magdeburg-Dieskau (Wärterbude 114). P. H. 1/9. 82 eröffnet. 68, 883.
„ Conferenz des Eisenbahnraths 5/7. 82. Beschlüsse. 53, 720
„ Oberbaurath Stute †. 63, 834.
D.-B. Hannover Horn P.-H. am 20./2. 82 eröffnet. 16, 255.
„ Untersteueramt in Bielefeld nach dem Bahnhof verlegt. 27, 395.
D.-B. Köln-Linksrhein. Salzig H. auch für Frachtstückgut eröffnet. 1./6. 82. 38, 527.
„ Kohlengruben Ziebwald, jetzt Kohlwald, Trenkelbach, jetzt Maybach genannt. 58, 775.
„ Niederbreisig für unbeschr. Güterverkehr eröffnet. 24, 363.
„ Welle P.-H. Bübingen und Auersmacher P.-H. 1./6. 1882 eröffnet. 42, 581.
„ Quint P.-H. 83, 1063.
„ Schaafbrücke P.-H. am 12./10. 82 eröffnet. 87, 1119.
„ Vereinfachung der Betriebs-Verhältnisse auf der Rheinischen Eisenb. 85, 1084.
„ Verkehrstörung in Folge Hochwassers. 97, 1259.
D.-B. Köln rechtsrh. St. Büderich 85, 1089.
„ Zweigbahn zwischen dem Bahnhof und dem Ems-Canal zu Lingen 1./11. 82 eröffnet. 86, 1101.
„ Verkehrsstörungen in Folge Hochwassers; 94, 1212 beseitigt. 95, 1227. 97, 1259.
Raab-Oedenburg-Ebenfurt. Generalvers. 52, 703.
Rechte-Oderuferbahn. Geschäftsbericht pro 1881 und Generalvers. Project Hundsfeld-Trebnitz. 49, 671.
„ Generalvers. T.-O. 40, 552.
Rhein-Nahebahn. Bau des zweiten Geleises. 71, 616.
„ Umtausch der Actien in Consols. 45, 616.
Rhene-Diemelthalbahn (Bredelar-Martenberg) am 15/12. 82 f. Wgl. eröff. 94, 1212. Betriebsverhältnisse. 95, 1218.
Saalbahn. Garantiefonds. 7, 104.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 45, 617.
„ Generalvers. 47, 641.
Sachsen. Verstaatlichung d. Sächsisch-Thüringischen u. Chemnitz-Würschnitzer E. von den Sächs. Kammern angenommen. Bau neuer Bahnen. 9, 137.

„ Thüring. Ostwestb. am 1/4. 82 vom Sächsischen Staat übernommen. 27, 389.
„ Staatsbahnen. Von der zweiten Kammer zum Bau empfohlene Linien. 15, 229.
„ „ Kirchberg-Saupersdorf u. Hainsberg-Schmiedeberg am 30/10. 82 eröffnet. 85, 1089.
„ „ Station Gross-Harthau (bisher Harthau). 34, 480.
„ „ Haltestellen Wilkau u. Calitzsch 15/10. 82 eröff. 78, 1000.
„ Betriebsübersicht im J. 1881. 17, 264.
„ Geschäftsbericht pro 1881. 86, 1095.
Schleswigsche E. Geschäftsbericht pro 1881. 47, 642.
Schleswig-Holsteinische Secundärbahnen und Secundärbahn-Projecte. 100, 1285.
Siebenbürger E. Station Alkenyér (bisher Sibóth). 34, 480.
„ Station Paulis auch für Eil- und Frachtgutverkehr eröff. 53, 723.
„ Station Maros-Illye. 77, 990.
„ Generalvers. u. Betr.-Resultat. 46, 630.
Sissek-Doberlin vollendet. 28, 401. Siehe auch unter Ungar. Stsb.
Stargard-Cüstrin. Anfangs Juni. 45, 616. Fortgang des Baues. 57, 764. Eröffnet am 31/8. 82. 67, 874.
„ Stationen etc. 69, 889.
Südbahn (Oesterr.) Concessions-Ansuchen zum Bau u. Betrieb einer schmalspurigen Secundärbahn von Mödling nach der Brühl. Reform der Exporttarife. 10, 155.
„ Wartberg-Mürzthal GH 15/9. 82 eröff. 73, 943.
„ ausserord. Generalvers. Secundärbahnbau Liesing-Kaltenleutgeben, Mödling in die Brühl, Spielfeld-Radkersburg beschlossen. 52, 703.
„ Betriebs-Resultate u. Dividenden in 1881. 33, 463.
„ ausserord. Generalvers. u. aus dem Geschäftsbericht. 42, 574.
„ Appell an das Publikum, betr. Höhe der Personentarife. 56, 748.
„ Arrangement zwischen d. Regierung u. Südb. zur Hebung Triest. 52, 702.
„ Tarifermässigungen für Triest und Promemoria der Triester Handelskammer, 60, 790.
„ Seefrachten-Cartell mit dem Lloyd. 12, 184.
„ Ueberschwemmungen. 76, 972. 90, 1152. Beendigung der Verkehrsstörung auf der Linie Kufstein-Peri. 97, 1259.
„ theilweise Wiedereröffnung d. Pusterthalbahn. 100, 1288.
„ Process gegen den Fiscus. 90, 1152.
„ Weigerung, den fälligen Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest an den Staat zu zahlen wegen der eingetretenen Besteuerung. 8, 119.
„ Tormas PH 15/3. 82 eröff. 26, 381.
„ Abazzia bei Fiume. 24, 359. 58, 773.
„ Bericht über d. Gesundheitszustand der Beamten u. der Sanitätsdienst. 72, 927.
„ Das System der Secundärbahnzüge in seiner Entwickelung für den Normalbetrieb. 75, 961.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Dividende. 48, 663.
„ Generalvers. T.-O. 39, 538.
Szamosthalbahn, ausserord. Generalvers. 22, 325.
Thüringische Eisenbahngesellschaft. Genehmigung des Verstaatlichungsvertrags seitens des Sachs.-Gothaischen Landtags. 1, 6.
„ Entschädigung der Staatsactionäre Preussen, Weimar und Gotha. 9, 138.
„ Uebernahme der Gera-Eichichter Eisenbahn durch den Preuss. Staat auf eigene Rechnung. 30, 422.
„ Uebergang der Verwaltung an den Preuss. Staat am 1/5. 82. Die neue Königl. Preuss. Eisenb.-Direction am 1/5. 82. 30, 423. 33, 465.
„ Convertirung der Actien. 44, 607. Abstempelung derselben. 33, 453.
„ Umtausch der Actien Litt. C. vom 1/7. 82 ab. 52, 704.
„ Dividende pro 1881. 27, 395.
„ Bilanz pro 1881. 47, 648.
„ aus dem Jahresbericht pro 1881. 75, 964.
„ Ammendorf, Station auch für Güterverkehr. 1, 17.
Tilsit-Insterburg, G.-V.-Beschlüsse. 43, 589.
Turnau-Kralup-Prag, Generalversammlung, T.-O. (Uebertragung der Bahn an die Böhm. Nordb. und Auflösung der T. K. P.-Gesellschaft.) 41, 569.
„ Aus der Generalvers. 52, 703.
„ Uebergang der Bahn an die Böhm. Nordb. 100, 1290.
Ungarn, Rückschau über das Jahr 1881. 3, 34.
„ Aus der Budget-Debatte. 8, 119.
Projecte und Bauten.
„ Projectirte Schmalspurbahn Debrezin nach Gath, politische Begehung der Trace. 14, 219.
„ Project Sissek-Carlstadt und Ofen-Gran. 16, 249.
„ Deés-Besztercze, Project. 64, 841.
„ Ketegyhaza-Kisjenö, als Theil der Arad-Csanáder Bahn projectirt. 68, 879.
„ Project Munkacs-Stryj. 68, 879.
„ Ofen-Szöny als Staatsbahn von der Staatsb.-Gesellschaft in 1883 zu bauen. Baufortschritte der Ungar. Eisenbahnen. 82, 1048.
„ „ Ofen-Neu-Szönyer Linie, Begehung der Trace, Baubeginn im Herbst. 50, 681.
„ Ministerium für öffentl. Arbeiten. Ministerwechsel. Demission des Ministers Ordódi. 64, 840. und des Unter-Staatssecretär Hieronymi. 84, 1071. 100, 1288.
„ Gesetz mit Motiven, betr. den Vertrag der Oesterr. Staats-Eisenb.-Gesellschaft mit der Ungar. Regierung. 90, 1148.
„ Verkehrs-Politik. 20, 295.
„ Eisenbahn-Sequestrations-Gesetz-Entwurf im Abgeordnetenhaus. 14, 218. Sequestrations-Gesetz. 28, 400.
„ Assecuranz-Verband. 28, 401.
„ „ dessen ungünstige Resultate. 31, 435.
„ Ungarn u. die Oesterr. Staatseisenbahn-G. 33, 462. 34, 469.
„ Aufforderung an die Directionen betr. Gleichförmigkeit der Geschäftsberichte. 98, 1265.
„ Verwaltungskosten der Ungarischen Bahnen, zusammengestellt von Maurer. 29, 410.
„ Directoren-Conferenz-Beschlüsse. 6, 83. 18, 272.
„ Ausrufen der Stationen nur in Ung. Sprache. 56, 747.
Ungarisch-Galiz. Eisenb., General-Versammlung. 41, 560.
„ Disciplinar Commission. 6, 83.
„ Dienstjubiläum des Centr.-Insp. Dr. Haas. 51, 695, 53, 721.
Ungarische Nordostbahn, Vermehrung der Baumschulen. 44, 599.
„ Generalvers. u. Betr.-Ergebnisse. 42, 574.
Ungar. Staatsb. Haltestelle Leskowac 15/7. 82 eröffnet. 56, 752.
„ Sissek-Doberlin 10|3. 82 eröffn. 29, 416.
„ „ Bedeutung dieser Linie. 34, 436.
„ Rakos-Ujszasz. Eröff. 11|3. 82 Stationen. 22, 325. 23, 350.
„ Budapest-Semlin, die Bauunternehmer. 12, 184. Bauarbeiten. 48, 655.
„ Eröffnung der Strecke Budapest-Theresiopel der Pest-Semliner Eisenbahn. Stationen. 96, 1233. 97, 1259.
„ Bahony PH zwischen Modore und Cziffer am 1/2. 82 eröffn. 10, 158.
„ Henczko PH 1/3. 82 eröffn. 18, 276.
„ Haltestelle Rakos-Keresztur u. Rakos-Csaba 15/5. 82 eröffn. 40, 551.
„ Krivany-Detva. 80, 1019.
„ Ausweichestation Jozsefgözfürész (Josefi-Dampfsäge) 12/8. 82 eröffnet 65, 860.
„ Bruttoeinnahmen in 1881. 6, 83.
„ Definitive Einnahme in 1881. 41, 560.
„ Jahresbericht pro 1881. 72, 929.
„ Vermehrung des Wagenparks. 52, 703.
„ Neue Personenwagen. 70, 898.
„ Reexpeditionsbegünstigungen. 39, 534.
Ungar. Westbahn. Generalvers. 33, 465.
„ Betriebsergebnisse. 42, 574.
Unterelbebahn, Verbindungsgeleise in Cuxhafen. 71, 916.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

a) Aufnahme in den Verein.
„ 1. Altdamm-Colberg. 76, 970.
„ 2. Stargard-Cüstrin. 83, 1058.
„ 3. Militärbahn Banjaluka-Doberlin. 67, 869. 85, 1081.

b) Vereinsbeschlüsse.
„ Ablehnender Beschluss betr. Antrag des Vereins Deutscher Spediteure auf Wegfall der Provisionen für Nachnahmen bis zu einer Mark. 2, 26.
„ Beschluss der Commission zu V der T.-O. betr. § 48 des V.-B.-R. wegen eilgutmässiger Behandlung der nach § 48 nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände. 3, 36.

c) Ausserordentliche Generalversammlung in Berlin
„ zur Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction am 13|5. 82. 31, 434. 32, 446.
„ aus dem Protocoll. 38, 517.

d) Wechsel der geschäftsführenden Direction.
„ Provisorium zur Ueberleitung der Geschäfte. 27, 385.
„ Der Wechsel der geschäftsführenden Direction am 1/7. 82. 50, 677.
„ Abschiedsschreiben der Direction der Berlin-Anhalt. E. als geschäftsführende Direction. 51, 689.

e) Techniker-Versammlung in Graz.
„ 19/5. 82. 11, 175. 54, 725 u. 730.

f) Generalversammlung in Breslau.
„ am 31/9. 82. 10, 158.
„ Tages-Ordnung. 56, 745.
„ Aus dem Jahresbericht der geschäftsführenden Direction zu 1 der T.-O. 57, 757. 58, 769.
„ Verzeichniss d. Abgeordneten. 64, 838.
„ Protocoll der Breslauer Generalversammlung. 61, 797. 62, 813. zu No. V fg. der T.-O.: 63, 829. zu No. XIV fg. der T.-O.: 64, 837.
„ Festlichkeiten zur Breslauer Generalversammlung. 65, 850. 66, 863. 67, 870.
„ Definitive Erklärungen zu den Beschlüssen der Bresl. G.-V. 85, 1081.

g) Preis-Vertheilung. 64, 844.

h) Vereinsstatistik 1880.
„ I. Ausdehnung, II. Anlage-Capital 44, 597. III. Transportmittel und Leistung, IV. Verkehr 46, 625. V. Finanz-Ergebnisse, A. Einnahmen, B Ausgaben

47, 637. C. Betriebsüberschuss, D. Abschluss, E. Fonds. VI. Unfälle, VII. Personal, VIII. Pensions- und Kranken-Kassen, IX. Privatbahnen. 48, 652.
„ Vertheilung der Betriebsausgaben auf den Personen- u. Güterverkehr. 51, 689.
„ Die Ausnutzung der Locomotiven auf den Deutschen u. Oesterr.-Ung. E. 43, 585.
„ Ausnutzung der Personen- u. Lastwagen. 56, 746.
„ Fortschritte des eisernen Oberbaues. 60, 789.
„ Unfälle nach der Vereinsstatistik pro 1880 (H. T.) 52, 701. Entgegnung von S. 59, 777. Replik H. T. 65, 849.
i) Vereins-Wagenpark-Verzeichniss u. Vereins-Kilometerzeiger.
„ Nachträge. 88, 1126. 96, 1234.
k) Zum Vereins-Betriebs-Reglement u. Uebereinkommen zu demselben.
„ Nachträge zum Vereins-Betriebs-Reglement. III. Nachtrag. 96, 139. 142. IV. Nachtrag. 28, 405. V. Nachtrag (v. 1/1. 83). 98, 1270.
„ Zu § 59 Alin. 1 (nachträgl. Verfügung des Aufgebers nur gegen Rückgabe des Recepisses). 62, 816.
„ Antrag der Oesterr. Verw. auf Aufnahme eines Zusatzes zu Art. 27 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Reglement. 72, 926.
„ IV. Nachtrag zum Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement und zum Vereins-Wagenregulativ. 90, 1146.
l) Verschiedenes.
„ Zu § 187 der techn. Vereinbarungen, betr. Anzahl der Bremsen bei Bahnzügen. 64, 841.
„ Ausführungsvorschriften zu § 17a des V.-Wagen-Regulativs, neue Vereinskartenliste und Kilometerzeiger. 80, 1015.
„ Achsbrüche, welche in 1881 vorgekommen sind. 80, 1019; 80, 1021.
„ Stimmen aus Belgien und Frankreich über den Verein. 97, 1252.
Verein der Privateisenbahnen, Protest. 16, 251.
Vöcklabruck-Kammer, 1/5. 82 eröffnet. 30, 423. 37, 511.
Vorarlberger E., aus der Generalvers. u. Dr. Zehetner. 35, 485. In Staatsbetrieb übernommen am 1/7. 82. 48, 654. 52, 702.
Weimar-Bad Berka, Vorarbeiten. 69, 889.
Weimar-Gera, Abschl. pro 1881. 45, 617.
„ Geschäftsbericht 1881 u. Generalvers. 47, 641.
Werrabahn, Geschäftsbericht pro 1881. 47, 640.
„ $3\frac{1}{2}$ pCt. Dividende. 43, 595.
„ Ausloosung. 72, 935.
Westholsteinische E., Geschäftsbericht pro 1881. 47. 641.
Wien-Aspang, Generalvers. 46, 631.
Wiener Stadtbahn. Zuschrift des Handelsministers an den Bürgermeister v. Wien für Ausführung des Projects Fogerty. 54, 727. Siehe auch unter Oesterr.
Wien-Pottendorf. Generalversammlung und aus dem Geschäftsbericht pro 1881. 10, 156.
Wittmannsdorf-Ebenfurt. Dem Ritter v. Schöller concessionirt. 76, 971.
Württemberg. Staatsb. Verwaltungsbericht pro 1880/81. 32, 442.
„ Eisenbahnculturbetrieb. 19, 284.

b) Ausland.

Afrika. Algier. Eröffnung der Ostalgerischen Linie El Guerrah nach Batna. 88, 1130.
„ Concessionirte Bahn im (Französ.) Senegal Gebiet. 84, 1074.
„ Egypten. Englischer Militärbahn-Bau beschlossen. Die Rentabilität des Suezcanals. 65, 855.
„ „ Explosion auf dem Bahnhof in Cairo. 77, 986.
„ Sudan. Bahnproject. 34, 473.
Amerika, Nord. 1. Allgemeines.
„ Canalfrage im Staate Newyork, von A. von Studnitz. 41, 557. Siehe auch 29, 414.
„ Erie-Canal. 49, 672. Wellandcanal (Erie-Ontariosee). 45, 621.
„ Eisenbahnen in 1881 nach Poor's Manual. 62, 817. 72, 927.
„ Ausdehnung der Eisenbahnen durch die neuen Gebiete der Vereinigten Staaten. 53, 717.
„ 2000 neue Stationen. 45, 621.
„ Nordamerikanische Routen nach dem stillen Meer. 27, 386.
„ Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten. 56, 749.
„ Bahnbau in 1882 bis Ende October. 98, 1267.
„ Baumpflanzungen an der Northern Pacific. 23, 345.
„ Betwagen. 1, 10.
„ Bevölkerung. Zunahme der, in den Städten, an den Eisenbahnen. 17, 262.
„ Zweite Brücke über den East River in Newyork. 71, 919.
„ Grosse Cours-Schwankungen in Amerikan. Eisenbahnpapieren. 58, 773.
„ Durchgangsverkehr v. New-York nach dem Westen. 49, 672.
„ Einwanderer-Fahrpreise. 23, 345.
„ Einwanderer-Verkehr in 1881. 29, 414. 51, 694.
„ (M. Taylor) ein Eisenbahnkönig. 51, 694.
„ Ein Eisenbahnamt der Vereinigten Staaten. Gesetzentwurf seitens des Handelsausschusses des Repräsentanten-Hauses festgestellt. 50, 682.
„ Eisenbahn-Commissariat des Staates Newyork. (Gesetz betr. Einsetzung eines Eisenbahn-Aufsichtsamts: Board of railroad commissioners). 64, 841.
„ Eisenbahnkrieg, die durch denselben den Eisenbahnen verursachten Verluste. 14, 220.
„ „ Friedensvertrag betr. Concurrenz. 34, 475.
„ „ Beendigung des Eisenbahnkrieges betr. Durchgangs-Personenverkehr etc. infolge Eröffnung der Chicago Linie der Wabash-Bahn. 65, 854.
„ Eisenbahn-Unfälle in 1880. 29, 413. 56, 750.
„ „ Besprechung derselben von Tilp. 70, 897.
„ Fahrpreise der Newyorker Stadtb. 25, 370.
„ Fahrbillets, Rechte aus solchen. 20, 297.
„ Passagierpreis-Erhöhung. 20, 298.
„ Freifahrtbillets. Massregeln zur Verminderung derselben. 8, 120. 17, 263. 25, 37.
„ Billets II. Classe. 82, 1051. Beamten-Fahrpreise. Personengeld in Texas. 72, 929.
„ Fisch-Palast-Wagen. 98, 1267. Frachten nach den Küstenplätzen. 23, 345.
„ Küsten-Frachtsätze, gerichtliche Entscheidungen. 72, 930.
„ Gesellschaft der Wagenbau-Meister (Master Car Builders Association). 92, 1185.
„ Getreideernte in den Vereinigten Staaten. 1, 10.
„ Getreideausfuhr der Vereinigten Staaten. 26, 377.
„ Zufuhr und Ausfuhr von Getreide in Newyork. 36, 499.
„ Gepäckwagen mit regulirbaren Glasthüren. 52, 704.
„ Güterclassification, Bahnbau, Gepäckwesen. 74, 949.
„ Güterwagen, deren zunehmende Schwere. 45, 621.
„ Güterwagen-Heizung. 25, 370.
„ Holzbedarf. 35, 486.
„ Hudson-River-Tunnel. 98, 1267.
„ Journal der Association der Ingenieure. 8, 121.
„ Kingua-Viaduct. 99, 1280.
„ Der Verkauf von Staats-Eisenbahnländereien im Jahre 1880 und 1881. 1, 5. 23, 345.
„ Die von den Eisenbahnen in Besitz genommenen Ländereien. 21, 313.
„ Locomotivanstalt der Baldwin-Works in Philadelphia. 15, 230.
„ Amerika's Locomotivenmarkt. 45, 613.
„ Newyorker Canal und Bahnverkehr. 29, 414.
„ Palastwagen-Gesellschaft, Pullman's, Betriebsresultate in 1881/82. 93, 1197.
„ Palast-Fisch-Wagen. 98, 1267.
„ „ Vieh-Wagen. 45, 621.
„ Postpacketbeförderung. 3, 37.
„ Restaurations-Wagen, 29, 414. Anwendung des Schankgerechtigkeits-Gesetzes auf dieselben. 8, 120.
„ Die Roheisenproduction des Jahres 1881. 40, 549.
„ Schifffahrt auf den Binnenseen. 8, 121.
„ Strike der Güterstations-Arbeiter in Newyork. 62, 817. 72, 930.
„ Tunnel unter Wasser (der Hudson-Strassentunnel). 41, 562.
„ Vorlesungen für Eisenbahnbeamte. 23, 345.
2. Specielle Bahnen.
„ Canadische E. Bericht. 37, 512.
„ Central-Pacificbahn, Gütertransport. 29, 414.
„ Neue Durchgangsbahnen (Newyork-Buffalo-Chicago und Newyork-West-Shore-Buffalo). 1, 4. 88, 1127.
„ „ deren Verwendung als 3. Geleise bereits bestehender Bahnen (New-York-Chicago-St. Louis). 98, 1267.
„ Bahnbau in 1882 bis October. Parallel-Durchgangsbahnen und deren Verwendung als drittes Geleise älterer Bahnen. Fisch-Palastwagen. Sorge fürs Zugpersonal. 98, 1267.
„ Newyork-Central und Hudson-River Bahn. Geschäftsbericht 18, 274.
„ Newyork Centralb., die 4 geleisige Strecke. 37, 512.
„ Newyorker Elevated. (Hocheisenbahn.) 8, 120. Frequenz. 1, 9.
„ „ Entschädigungspflicht gegenüber den Anliegern in oberer Instanz anerkannt. 98, 1269.
Hochbahn in Philadelphia. 22, 314. 23, 346.
„ Verkehr auf der Newyorker Stadtbahn. 20, 297.
„ Northern Pacific, Anpflanzungen gegen Schneewehen.
„ Pennsylvaniabahn in 1881. 43, 586.
„ „ Control- u. Cassenwesen. 81, 1041.
„ „ Schnellzüge derselben. 23, 345.
„ New-Orleans, Hafen, Export. 1, 10.

Central- und Süd-Amerika.
„ Panamabahn. 34, 475.
„ Schiffseisenb. über die Landenge von Panama. 41, 564.
„ Mexico. Eisenbahnbau. 22, 314. 23, 345. 99, 1280.
„ „ Neue Bahnprojecte. 29, 415.
„ Mexicanisches Bahnnetz. 82, 1049.
„ Mexicanische Centralbahn und Nationalbahn eröffnet. 71, 919.

Asien. Euphratthalb. Aussichten derselben. 88, 1130.
„ Kleinasiatische E. Siehe Türkische E.
„ Japans Eisenbahnen. Jahresbericht der Staatsbahn pro 1880/81. 8, 122.
„ „ Eisenb.-Concessionen. 41, 561.
„ Japanische Zeiteintheilung und Uhren. 73, 941.
„ Hinterindien. Landengendurchstich. 21, 315.
„ Bahn von Formosa zu den Zuckerdistricten projectirt. 99, 1280.
„ Niederländisch-Indien. Geschäftsbericht der E pro 1881. 65, 854.

Australiens Eisenbahnen in 1881. 22, 326. 24, 353.

Belgien. Die Entwicklung des Staatsbahnnetzes und die Betriebs-Resultate von 1835–1879 und insbesondere 1880. Bahneröffnungen in 1879 und 1880. 16, 250.
„ Staatsbahnen. Bahneröffnungen im August. 71, 918.
„ „ Karte des Personenverkehrs in 1880. 54, 731.
„ „ Staatsbahnverwaltung. 82, 1049.

Bosnien. Zenica-Serajewo und Sissek-Doberlin. 10, 155.
Siehe im Uebrigen Bosnische E. als im Oesterr.-Ungar. Betrieb unter Inland.

Bulgarien-Rustschuk-Varna. 71, 918; Europäisches Schiedsgericht. 98, 1267.

Dänemark. Staatsbahnen in Jütland und auf Fühnen. Jahresbericht 1880/81. 4, 53.
„ „ Geschäftsbericht pro 1881/82. 96, 1234.
„ Seeländ. E. Bericht pro 1880/81. 5, 69; desgl. pro 1881/82. 97, 1254.
„ Südfühnensche Eisenbahn (Ringe-Faaborg) 1/4. 82 eröffn. 30, 424.
„ Nordfühnensche Eisenbahn (Odense-Bogense) 30/6. 82 eröffn. 52, 704.
„ Gribskovbahn (Hilleröd-Graested), Bau- und Betriebsverhältnisse. 29, 412.

England. Wachsen der Betriebskosten der Englischen Eisenb. 35, 486.
„ Electric Light Compagny. 17, 263.
„ Parlaments-Enquête betreffend Eisenb.-Fahrgelder und Frachten. 82, 1045. 85, 1086. 86, 1097.
„ Minderung der Entschädigung für Unfälle im Personenverkehr. 5, 71.
„ Geschwindigkeit Englischer Bahnzüge. 23, 345.
„ Kohlenverbrauch der Stadt London, Fallissements. 11, 173.
„ Locomotiv-Kessel-Explosionen auf Eisenbahnen. 97, 1259.
„ Londoner neue Ringbahn. 7, 106.
„ Londoner Untergrundbahn. Frequenz. 25, 370.
„ Metropolitanbahn. Eröffnung einer wichtigen Strecke. 79, 1009.
„ Benutzung von Privatwaggons, Concessionsgesuche und Gesetzesvorlage. 34, 436.
„ Submariner Tunnel zwischen England und Frankreich. 21, 312. Bau eingestellt. 72, 929.
„ „ dessen Geschichte und baulichen Verhältnisse. 81, 1037.
„ „ aus dem Blaubuch. 83, 1057.
„ Tunnel, projectirter zwischen England und Irland. 58, 773.
„ Eisenbahn-Statistik pro 1881. Panzerzug. 78, 900.
„ Pferdebahn-Statistik. 13, 205.
„ Miscellen. Actiengesellschaft für elektrische Beleuchtung, Londoner Wasserversorgung etc. 51, 695. 93, 1197.

Französische Eisenbahnen am 31/12. 81. 85, 1087.
„ Hauptbahnen. Betriebsergebnisse von 1841—1879. 5, 65.
„ „ im ersten Semester 1880 und 1881. 5, 69.
„ Betriebs- und Finanzergebnisse in den ersten 3 Quartalen des Jahres 1881 im Allgemeinen. 32, 446.
„ Die Eisenbahnfrage in Frankreich, die Eisenbahnpolitik der Ministerien Freycinet-Say und Duclerc-Hérisson. 92, 1177.
„ Französische Urtheile über den gefahrdrohenden Einfluss der Gotthardbahn auf die Französ. Eisenbahnen. 93, 1193.
„ Aus den Geschäftsberichten der: Orléansbahn. 32, 447. Paris-Lyon-M. 45, 619. Nordbahn und Ostbahn. 45, 620.
„ Staatsb., zur Frage der Verwaltung derselben, Betrieb durch den Staat selbst oder durch Pachtgesellschaften. 37, 507.
„ Blocksystem. 12, 184.
„ Tramwaybahnen, deren Rentabilität. 15, 230.
„ Pariser unterirdische Eisenbahn. 54, 729.
„ Combinirte Rundreisebillets. 67, 869.
„ Project einer directen Linie Calais-Marseille. 89, 1140.
„ Elektrisches Licht auf Französ. Bahnhöfen. 43, 586.

Griechenland. Vorarbeiten für Palmona-Larissa-Salonich. 58, 773.
„ Athen-Patras-Pyrgos, Tracirung. 65, 855.
„ „ Für diese Linie und für Korinth-Nauplia Offerte auf Schienen ausgeschrieben. 90, 1154.

Italien. a) Allgemeines.
„ Ausstellungsverkehr: beabsichtigte Ausstellung von Mustern der über Genua exportirten Waaren. 10, 156.
„ Elektrische Beleuchtung des Centralbahnhof Mailand. 16, 251.
„ Bericht der Eisenbahn-Enquête-Commission. 11, 161.
„ Erklärung der Regierung, betr. den Berner internationalen Eisenbahnvertrag. 16, 251.
„ Courirzug Turin-Rom. 21, 313.
„ Directer Personenverkehr Turin-London. Hülfslinie von Giovi auf der Linie Genua-Alessandria. 88, 1120.
„ Eisenbahn-Einnahmen im I. Semester 1882. 79, 1009. bis 1. October 1882. 96, 1234.
„ Eisenbahnrath eingesetzt. 4, 52.
„ Gesetzentwurf, betreff. die Uebertragung des Eisenbahnbetriebs an Privat-Gesellschaften (Entstaatlichung). 92, 1184.
„ Staatsbetrieb auf den Oberitalienischen und den Römischen Eisenbahnen. 4, 52.
„ Gesetzentwurf, betreff. Verlängerung des Staatsbetriebs auf den Oberitalienischen und Römischen Eisenbahnen. 97, 1254; 100, 1289.
„ Das Reglement für den provisorischen Staatsbetrieb der Römischen Eisenbahnen. 32, 441.
„ Succursale in Genua. Verstaatlichung der Privatbahnen in Venetien. 69, 890.
„ Verstaatlichung zweier Maschinenfabriken. 34, 473.
„ Eisenbahnetat pro 1883, Staatsvertrag mit der Südbahn, Eisenbahnconferenz in Rom, betreff. d. internationalen Italienisch-Deutschen Verkehr via Gotthard, Elektrische Beleuchtung der Züge, Ueberschwemmungen. 77, 985.
„ Conferenz in Rom 8/10., betreff. Verkehr via Gotthard. Ueberschwemmungen. 84, 1074.

b) Eisenbahn-Projecte und Bahnbau.
„ Submariner Tunnel unter der Strasse von Messina. 4, 52. 28, 404. 100.
„ Eisenbahnbau Como-Varese und Laveno, Concession für Albano-Porto d'Anzio-Nettuno 16, 251. 21, 313.
„ Die Eisenbahn-Ergänzungsbauten. 35, 486.
„ neue Linie Ficelli-Perugia-Urbino-Ferrara-Venedig in Bau. 98, 1266.
„ Rom-Neapel. Bahnproject einer directen Linie. 42, 576. Gesetz, betreff. Bau dieser directen Bahn. 68, 880.
„ Terranova-Aranci (Sardinien), definitives Project. 62, 818.
„ Cossato-Strona und Biella-Sagliano als Schmalspurbahn concessionirt. 68, 880.
„ Morbegno-Sondrio. 69, 890.
„ Bauconcession an die Gemeinde Besana für eine Bahn Monza-Besana, Bau der Linie Como-Varese-Laveno und Malnate-Saronno, Betrieb der Gesellschaft für die Eisenb. im Tessin. 73, 941.
„ Bologna Budrio-Porto Maggiore concessionirt. 97, 1254.
„ Novara-Pino 22/11. 82 zu eröffnen. 89, 1141; 1143. Eröffnungsfeier, Betriebseröffnung am 4/12. 82. 95, 1223.
„ Südbahn. Erhöhung des Actiencapitals. 4, 52.
„ Entwickelung der Dampf-Tramways (Bericht über Concessionirung, Bau und Betrieb derselben, insbesondere in der Umgebung von Mailand und Florenz, Seitens der Generalinspection der Oesterr. Eisenbahnen.) 5, 61.
„ Dampf-Tramway Brescia-Gardone 19/2. 82 eröffnet. 21, 313.
„ Dampf-Tramway Ivrea-Santhia 29/7. 82 eröffnet, Dampf-Tramway Turin-Stupigni-Vinovo 23/7. 82, neue Dampf-Tramway-Gesellschaften, Reglement für das Civil-Geniecorps (Staatsbaubeamte). 62, 818.
„ Dampf-Tramway Pinerolo-Perosa-Argentina 3/9. 82 eröffnet. 73, 941.

Luxemburgische Secundärbahnen (Luxemburg-Remich und Cruchten-Larochette) 20/2. 82 eröffnet. 29, 411.

Niederländisches Eisenbahnnetz 1/1. 82. 13, 202.
„ Uebersicht der in Betrieb und Bau begriffenen u. concessionirten Tramways. 20, 296.
„ Aus dem Budget pro 1883. 90, 1152.
„ Automatische Bremsvorrichtungen, obligatorisch vom Sommer 1883 ab. 89, 1140.
„ Haarlem-Zandvoort. 45, 619.

„ Holländische E. Tramway Haag-Scheveningen. 23, 343.
„ Geschäftsbericht, Verlängerung der Concession durch die Niederländ. Kammer in Aussicht gestellt. 51, 692.
Niederländische Centralbahn. Station Ermelo-Veldwyk 1/6. 82 eröffnet. 44, 607.
„ Geschäftsbericht. 45, 618.
„ Uebergang des Betriebes auf die Niederländ. Stsb. bevorstehend. 77, 986.
„ Der Betriebsvertragsentwurf. 82, 1050.
„ Beschluss der a. o. Generalversamml. v. 18/10. 82, Commission zur Prüfung des Vertragsentwurfs etc. niederzusetzen. 89, 1140.
Niederländische Rheinbahn. Geschäftsbericht pro 1881. 67, 872.
„ Schmalspurige Secundärbahn von Wageningen nach Ede am 1/2. 82 eröffnet. 27, 391.
„ Stationseinrichtungen in Amsterdam. 11, 171.
„ 25jähr. Dienstjubiläum des Präsidenten Dr. Amesboff. 16, 251. 19, 288.
Niederländische Staatsbahnen. Geschäftsbericht pro 1881. 71, 917.
„ Elst-Geldermalsen mit Verbindungsb. Valburg-Remmel am 1/11. 82 eröffn. 84, 1078. Stationen etc. 89, 1140.
„ Betriebsvertrag, betreff. Niederländ. Centralbahn. 82, 1050. aus dem Budget pro 1883, in Bau begriffene und concessionirte Linien. 90, 1153.
Niederländische Südostbahn. Tilburg - Herzogenbosch - Nymegen, Vertrag, betreff. Betriebsübernahme Seitens der Niederländ. Staatsbahn. 94, 1208.
„ Aus dem Geschäftsbericht pro 1881. 68, 880.
Niederländisch - Westfälische E. Geschäftsbericht. 45, 618.
Niederländische Localbahnen. König Wilhelm VIII, aus der Concession. 17, 261.
Niederländische Dampf-Tramways. Beverwyk-Wyk am Zee im Betrieb der Holländ. E., Wageningen-Ede 31/1. 82 eröffn. im Betrieb der Niederländ. Rheinb., Amsterdam-Laren-Blaricum - Huizen im Bau, Winschoten Scheemda und Herzogenbosch-Helmond. 11, 172.
„ Aus den Verhandlungen des Niederländischen Vereins für Localbahnen und Tramways. Mittheilungen über einzelne Tramways. 19, 286.
„ Oldambt (Winschoten - Scheemda) 16/9. 82 eröffnet. Concessionen für Dampf-Tramways. 77, 986.
„ Betriebsresultate in 1881. 75, 964.
Niederländisch-Indien. Geschäftsbericht der Eisenbahnen pro 1881. 65, 854. Aus dem Niederländisch-Indischen Budget pro 1883. 92, 1184.
„ Telegraphen 31/12. 81. 92, 1184.
Nordbrabant-Deutsche E. Aus dem Geschäftsbericht pro 1881. 64, 842.
Norwegische Bahnen in 1880 und 1881. 76, 969. 77, 986.
Portugiesische Eisenbahnen. Aus dem Geschäftsbericht pro 1881. 71, 919.
„ Projectirte Eisenbahnverbindung von Bacca d'Alva nach Salanda in Spanien. 90, 1154.
Rumänien. Verstaatlichung der Czernawoda-Küstendje Bahn und Bau der Linie Adjud-Ocna. 27, 391.
„ Rumänische E. Rechtfertigung des erhobenen Competenz-Conflicts. 5, 67.
„ Gesetzentwurf betr. Auflösung der Gesellschaft. 36, 498.
„ Gesetz betr. die Liquidation der Rumänischen Eisenbahngesellschaft. 43, 588.
„ Verlegung des Directionssitzes nach Bukarest. Letzte ordentl. Generalversammlung. Actien - Umtausch. 71, 917.
„ Eisenbahnbauten. 86, 1099.
Rumänien u. Bulgarien. Küstendsche - Mangalia - Basardschik - Varna, projectirt vom Staat. 65, 855.

Russland.

1. Allgemeines.

„ Eisenbahn-Gesetzentwurf berathen von einer Commission des Communications-Ministeriums. 2, 28.
„ „ berathen durch den Specialcongress der Russ. Eisenb.-Verwaltungen. 90, 1154.
„ Klage gegen das Communications-Ministerium wegen Verschleppung von Untersuchungen. 34, 474.
„ Kauf- resp. Rückfall-Termine der Russ. Eisenbahnen. 93, 1194.
„ Reichscontrole, schärfere, für mehrere Bahnen eingeführt 13, 204.
„ Controle der Regierungsvertreter in den Eisenb.-Actiengesellsch. 34, 473.
„ Passagierbillet-Controle, neue. 34, 474.
„ Eisenbahnrath, höchster, Project. 2, 28. 63, 833.
„ Eisenbahn über das Eis, Ersatz für dieselbe, Strassenlocomotiv-Verkehr auf der Newa und dem Finnischen Meerbusen. 90, 1154.
„ Staats-Garantie pro 1881. 34, 474.
„ Vorschläge zur Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat (Uebergabe an einen Oberingenieur oder Betriebsdirector im Concessionswege auf 10 Jahre). 59, 780.
„ Die Regierungsdirectoren bei den Eisenbahngesellschaften. 93, 1195.
„ Eisenbahn-Fonds. 94, 1209.
„ Eisenbahn-Steuer, Abänderung derselben aufgegeben. 14, 220.
„ Technische Eisenb.-Schulen. 24, 356.
„ Lagerhäuser mit Warrantsystem projectirt. 90, 1154.
„ Die Oelquellen in Baku. 76, 972.
„ Der Kukujew'sche Eisenbahnunfall auf der Moskau-Kursker Eisenbahn. 69, 885.
„ Weiterer Eisenbahnunfall auf der Nicolaibahn am 13/8. 82. 90, 1153.
„ St. Petersburger Hafen. 93, 1195

2. Bauten und Projecte.

„ Bauprojecte für 1882. 2, 28; für 1883. 99, 1279.
„ Neue Projecte (Pensa-Losowaja etc.). 23, 344.
„ Projecte: Libau-Romny, Wladikawkas-Petrowsk und Jelenewka-Melitopol, Pensa-Losowaja, Wapnjarka-Uman. 56, 749.
„ Charkow-Lissitschansk, Baugesuch erneuert. 2, 28.
„ Iwangorod-Dombrowo in Bau, Sommer 1883 zu eröff. 78, 900.
„ Jelenowka-Berdjansk, schlechte Aussichten. 70, 899.
„ Jelton-Bahn, Untersuchung d. Trace. 14, 219. 90, 1154.
„ Kiewer Ringbahn, Bauproj. 14, 219.
„ Project einer Kubanbahn und einer Bahn von Saratow nach dem Jeltonsee. 2, 28. 13, 204. 14, 219.
„ Projecte einer Bahnverbindung der Rostow-Wladikawkasbahn mit dem Kaspischen Meere. 14, 219.
„ Nowoladoga-Bahnproject. 2, 28.
„ Petersburg-Wytegra-Project. 2, 28.
„ Schwarzmeerbahn von Tichoretzkaja nach Noworosck. 70, 899.
„ Transkaspische Bahn. Project einer Pferdebahn von Station Bala-Ischem nach dem Naphthaberg. 2, 28.
„ Tukkum-Windau, Voruntersuchungen 90, 1154.
„ Brest-Pinsk, Bau im Sommer 1882 zu beginnen. 59, 780. Pinsk-Shabino am 10/10. 82 eröffnet. 90, 1153. 99. 1278.
„ Bahnbauten 65, 855.
„ „ an der Preuss. und Oesterreich. Grenze. 99, 1278; 100, 1289.

3. Specielle Bahnen.

„ Aus den Jahresberichten der Baltischen, Jaroslaw-Wologdaer, Lodzer, Moskau-Jaroslawer, Moskau-Kursker, Nowotorschoker, Orenburger u. Schuja-Iwanowobahn. 56, 748.
„ Grosse Russ. E., Entscheidungen des Cassat.-Departements gegen dieselbe. 34, 474.
„ Bender-Galatz, Bedingungen, unter welchen die Bahn von der Südwestbahn übernommen. 94, 1209.
„ Arbeiten der Revisions-Commission. 90, 1154. 94, 1209.
„ Finnlands Eisenbahnen. 93, 1195.
„ Iwangorod-Dombrowo mit der Lodzer Fabrikbahn zu fusioniren. 78, 900.
„ Losowaja-Sebastopol, Staats-Controle. 94, 1209.
„ Liwnybahn, Umbau d. Schmalspur aufgegeben. 14, 219.
„ Mariupolbahn, langer Bau, eröffnet 4/11. 82. 93, 1194.
„ Moskau-Kursk, Wiederaufnahme des regelmässigen Verkehrs nach dem Kukujew'schen Unfall. 93, 1194.
„ Muromsche Bahn, Verstaatl.-Gerüchte. 90, 1154.
„ Nicolaibahn, siehe Grosse Russ. Buffetwagen. 93, 1194.
„ Obojanibahn, schmalspurig, 10/12. 81 eröffnet. 2, 28. 34, 474.
„ Riga-Dünaburg, Geschäft-Bericht. 42, 577.
„ Rybinsk-Bologoje, aus dem Geschäftsbericht. 78, 900.
„ Sibirische E. 78, 899.
„ Südwestbahn, Deutsche Generalagentur zur Erlangung von Transporten. 2, 28.
„ „ Beschlüsse der Generalvers. vom 15/12. 81. 14, 220.
„ „ Betriebsstörungen durch Schneestürme. 93, 1195.
„ „ Uebernahme-Bedingungen betreffend Bender-Galatz. 94, 1209.
„ Tambow-Saratow, Strafverfahren gegen die Actionäre. 13, 203.
„ „ Uebergang an den Staat. 34, 474.
„ Baku-Tiflis, Baustand im December 81. 2, 28.
„ „ wird 1/10. 82. eröffnet. 70, 900.
„ „ Eröffnung am 1/1. 83. 99, 1279.
Schwedische Staatsbahnen, Jahresbericht pro 1880. 34, 436.
Schweden, Norwegen und Dänemark, Ergebnisse von 1880. 42, 577.
Schwedisch-Norwegische Verbindungsbahn (Merakerbahn), Drontheim - Torpshammer - Sundsvall am 21/7. 82 vollständig mit Vollendung der Strecke Oestersund-Nölden eröffnet. 58, 773.
Schweiz. Eisenbahn-Statistik pro 1880. Betriebs-Ergebnisse. 29, 412.
„ Verfügung des Schweizer Eisenb.-

Departements, betr. die Sicherungsmittel im Eisenb.-Betrieb. 88, 1129.
„ Einnahmen im November 1881 4, 53; im December 1881 14, 221; im Januar 1882 24, 360; im Februar 28, 402; im April 48, 656; im Mai 54, 729; im Juli 72, 936.
„ Arth-Rigibahn Rentabilität. 51, 694.
„ Centralbahn - Dividende pro 1881. 27, 391.
„ Elektrische Eisenb. Genf-St. Julien. 90, 1154.
„ Nord-Ostbahn, Präsident Escher zum Ehrenmitgliede des Vereins für Eisenbahnkunde ernannt. 90, 1155.
„ „ Nachruf. 97, 1264.
„ Gotthardbahn und Gotthardtunnel. Aeusserungen der Regierungsblätter über die internationale Bedeutung desselben. 1, 3.
„ „ die offizielle Collaudation des Tunnels am 29/12. 81. 1, 7.
„ „ Betheiligung des Deutschen Reichs an dem Unternehmen. 9, 138.
„ „ Gotthardbahn und Genua sowie deren Bedeutung für den Wechselverkehr zwisch. Deutschland und Italien. 25, 365.
„ „ Vortrag über dieselbe von Kinel im Verein für Eisenbahnkunde. 37, 505.
„ „ Transport-Reglement ders. 37, 512.
„ „ internationale Tarifconferenz am 17/1. 82, betr. die Instradirungsfrage über die Brenner- und Gotthardroute. 3, 36.
„ „ der erste Gotthardzug. 27, 391.
„ „ Monte Cenere Linie (Lugano-Giubiasco) 10/4. 82 eröff. 30, 426.
„ „ Gotthard - Tunnel, Ueberwachungsdienst. 27, 392.
„ „ aus den Verhandlungen wegen Einrichtung directer Gütertarife. 21, 306.
„ „ Frühlingsfahrt zum Gotthard. 31, 433.
„ „ Eröffnung, Entstehungs - Geschichte der Bahn. 36, 493.
„ „ die Eröffnungsfeier am 22. und 23. Mai und Bedeutung der Bahn 40, 541; 42, 575.
„ „ der Betrieb des Gotthardtunnels und Mittel gegen die Luftverschlechterung. 40, 541.
„ „ zur Eröffnung der Gotthardbahn. Artikel der Provinzial-Correspondenz. 43, 588.
„ „ Festbericht von Kohl, 1. u. 2. Reise- und Festtag in Luzern 48, 649 fg. Luzern-Gotthard-Mailand 49, 669. Mailand 50, 678.
„ „ directer Personen- und Güterverkehr. 38, 519.
„ „ directer Güterverkehr. 53, 718.
„ „ Tarifwesen der Gotthardb. 61, 799.
„ „ Anschluss-Projecte 59, 779. Einnahme im Juni 59, 780.
„ „ Export nach Spanien 60, 791.
„ „ Pensions- und Unterstützungscasse. 68, 877.
„ „ Zweites Geleise im Tunnel. Tarif v. 6/9. 82. 69, 890.
„ „ Reisebriefe. Aussichten für die Deutsche Kohle via Gotthard 74, 945; 77, 982.
„ „ Directe Schnellzug - Verbindung von Frankfurt a. M. aus. 84, 1073.
„ „ Verification der Arbeiten am Tunnel, Conferenzen in Rom und Köln. 87, 1108.
„ „ Zweites Geleise im Tunnel in Bau. Pino-Novara-Verkehr. 88, 1129.
„ „ Französische Urtheile über den gefahrdrohenden Einfluss der Gotthardbahn auf die Französ. Eisenbahnen. 88, 1130. 93, 1193.
Serbische E. sollen von der Oesterr. Staatsbahn übernommen werden. 12, 184.
„ Vertrag der Serbischen Regierung mit dem an die Stelle der Union Generale tretenden Comptoir über den Bau und Betrieb. 44, 598.
Spanien, Bahnnetz am 1/1. 1882. 21, 313.
„ Eisenbahn Barcelona nach Villanueca y Geltrü 1/1. 82 eröffn. 27, 391.
„ Concessionen der Gesellschaft der Eisenb. in Granada. 88, 1130.
Türkei, Orientbahnen, Resultat der Conferenz à quatre. 29, 412.
„ Stadium derselben im November nach Aeusserung der Oesterreich. Regierung. 88, 1127.
Türkische E. Reg.- und Baurath Seebaldt Staatssecretär im Ministerium der öffentl. Arbeiten. 71, 917.
„ Cautions-Stellungen bei Bahnconcessionen. 59, 780.
„ Verhandlungen wegen Uebernahme des Betriebs seitens eines Consortiums. 54, 730.
„ Einnahmen in 1879. 80, 1017.
„ Kleinasiatische E Kujudschuk-Sary kioi im Juli 1882 eröffn. 54, 730
„ „ Eisenbahn nach Ismidt. 80, 1017.

III. Juristisches.

Actienrecht.
Rechtsverhältniss der Besitzer rückständiger Stamm-Prioritäts-Coupons verstaatlichter Eisenbahnen. 17, 260.
Die Besitzer solcher Prioritäts-Obligationen verstaatlichter Bahnen, welche zur Zeit nicht kündbar sind, müssen sich bei der Auflösung der Gesellschaft auch wider ihren Willen gefallen lassen, dass jede Special-Hypothek der einzelnen bestimmten Bahnen verschwinde und statt dessen der Staat als Selbstschuldner eintrete. 73, 939.
Erk. d. R.-G. v. 5/6. 82 in Sachen L. v. K. zu Berlin, Kl. u. Widerbekl., wider die Rumänische E.-G., Bekl. und Widerkl. Der Beschluss der Verlegung des Sitzes einer Actiengesellschaft in das Ausland hat dieselben Wirkungen wie die Auflösung der Gesellschaft. Liquidation. — Art. 213 H.-G.-B. — Art. 243 H.-G.-B. — Art. 225a H.-G.-B. — Befugniss der Statutenänderung. 98, 1267.
Eisenbahn-Gesetz (Preuss.) v. 3/11. 38.
Erk. d. R.-G. v. 23/10. 81 in S. der Thüringischen Eisenbahngesellsch. zu Erfurt wider den Postfiscus des Deutsch. Reichs. Das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. Novbr. 1838 umfasst unter dem Begriffe der beförderten Güter, für deren Beschädigung die Eisenbahn verantwortlich gemacht wird, auch die Bahnpostwagen. 8, 121.
Zu § 14 des Preussisch. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Nichtzuständigkeit der Ortspolizeibehörde und Unzuverlässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens bezüglich aller nach § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 gegen Eisenbahnverwaltungen zu treffenden Festsetzungen, selbst nachträglicher neuer Anforderungen zur Errichtung und Unterhaltung aller Anlagen an „Wegen“ etc., die auch im „öffentlichen Interesse“ nothwendig werden. Erk. des Bezirksverwaltungsgerichts zu Erfurt v. 9/9. 82. 91, 1165.
Nachbarrecht.
Erk. d. R.-G. v. 11|1. 81 i. S. Vöders c. Dortmund-Enscheder E., betr. Entschädigungspflicht wegen Benachtheiligung benachbarter Grundstücke (§ 14 E.-G. v. 3/11. 38). 10, 156.
Erk. d. R.-G. v. 9/12. 81 i. S. der Rhein. Eisenbahn, vertreten durch die Eisenbahn-Direction in Köln, Cassationskläg., wider die Th.'schen Erben zu Vorbeck, Cassationsbeklagte: § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. Novbr. 1838 macht die Bahn für allen bei dem Betriebe auch dritten Personen und deren Sachen verursachten Schaden ersatzpflichtig, namentlich auch für die Beschädigungen, welche Kohle oder Asche der Locomotive während der Fahrt anrichten. 21, 314.
Entscheidung des Oberst. Gerichtshofs in Wien v. 30|11. 81. Ersatzpflicht einer Eisenbahn-Gesellschaft für einen durch das Aussprühen zündender Funken aus der Locomotive entstandenen Waldbrand. Die blosse Anwendung einfacher Siebfunkenapparate ist nicht hinreichend, um die Eisenbahn vor Verschulden zu schützen. Gleichzeitiges Verschulden d. Beschädigten durch Stehenlassen hohen und dürren Grases. 17, 263.
Desgl. Entscheidung v. 8|2. 82. Ersatz für Entwerthung eines Bleichgrundstücks durch Rauch und Kohlenstaub. 42, 577.
Enteignung.
Erk. d. R.-G. v. 30/6. 81: Befugniss des Hypothekengläubigers zur Beschreitung des Rechtsweges. 8, 122.
Erk. d. R.-G. v. 5/11. 81: Zu §§ 15—18 und § 8 des Enteign.-G. v. 11|6. 74 (Feststellung des Werths des expropr. Grundstücks). 11, 172.
Erk. d. R.-G. v. 23|12: Zu § 14 des Enteignungs-Gesetzes v. 11|6. 74. 25, 371.
Erk. d. R.-G. v. 5|11. 81 gegen Köln-Minden. Direction. Entschädigung für die Entwerthung, welche das verbleibende Restgut durch den Mangel der Abgeschlossenheit erlitten hat. 27, 391.
Erk. des R.-G. v. 23|5. 82 i. S. S. N. wider Fiscus: 1. Was bezeichnet der Ausdruck: „voller Werth“ im § 8 Abs. 1 des Preuss. Enteign.-G. vom 11. Juni 1874? 2. Inwieweit kann der bisherige Eigenthümer eines enteign. Grundstückes auch Nachtheile aus dem Unternehmen, für welches die Enteignung erfolgt ist, erstattet verlangen? 3. Sind Nachtheile aus der Enteignung auch dann als Folgen derselben im Rechtssinne anzusehen und dem bisherigen Eigenthümer zu erstatten, wenn dieser sie verschuldet hat? 36, 499.
Erk. v. 24/4. 82. Entwerthung des Restgrundstücks durch einen auf dem enteigneten Terrain hergestellten Eisenbahndamm. 77, 987.
Frachtrecht.
Erk. d. R.-G. v. 28.|10. 81: i. S. Berg.-Märk. E. c. verw. Sch. in Aachen: Haftung der letzten Bahn für Verluste. Frevelmüthiger Leichtsinn ist bösliche Handlungsweise. 3, 38.
Erk. des Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichts über die Frage der nachträglichen Belastung eines Eisenbahnfrachtgutes mit einer Nachnahme. A. in Krakau gegen Kaiser Ferd.-Nordb. 35, 485.
Erk. des II. Civilsen. d. R.-G. v. 9|3. 82 i. S. K. D., Kl. u. Appellant, wider d. K. Sächs. Fiscus, Bekl. u. Appellant: Der Vermiether haftet nach Sächsisch. Recht (§§ 1193. 728. S. 1 Bürg. G.-B.) für geringe Fahrlässigkeit. Eine solche ist anzunehmen, wenn ein Vermögensstück des Miethers in Folge ordnungsmässiger Benutzung einer schadhaft vermietheten Sache zu Grunde geht. 50, 693.
Erk. d. I. Civilsen. d. R.-G. v. 11|3. 82 i.

S. Eisenbahnfiscus (Bekl.) w. d. Stadt Görlitz (Kl.). Druckfehler im Eisenbahntarif berechtigen den Transportnehmer zur Rückforderung der zuviel gezahlten Fracht. — Auslegung des § 52 Abs. 1 des Betriebs-Reglements und des Art. 406 H. G. B's. 73, 940.

Erk. d. R.-G. v. 30/9. 82 i. S. der Berlin-Anhaltischen E.-G. zu B., Bekl. u. Impl. w. d. Actiengesellschaft B., Transportversicherungs-Gesellschaft zu B., Kläg. u. Impl., Haft. des Frachtführers (Eisenb.-Gesellschaft) für Kostbarkeiten; Haftung einer Eisenbahn-Verwaltung bei böswilliger Handlungsweise ihrer Leute; Verjährung der Klage. 95, 1223.

Haftpflichtgesetz.

Die Beseitigung von Betriebshindernissen als Fortsetzung des Betriebes einer Eisenbahn. Erk. des Reichsger. v. 21/12. 1880 in S. Neubauer c. Magdeburg-Halberstädt. Eisenb. 1, 10.

Erk. d. R.-G. v. 1/10. 81 i. S. Kgl. Ostbahn gegen C. v. Treskow. Frage ob der Unfall (Scheuwerden der Pferde durch das Geräusch der Locomotiven, und dadurch bewirkter Tod derselben in Folge Zertrümmern eines Brückengeländers und Herabstürzen von der Brücke) einem unabwendbaren äussern Zufall zuzuschreiben. 5, 70.

Erk. des Reichsger. v. 28. October 1881 in Sachen Berg.-Märk. Eisenb.-Gesellschaft (Bekl.) wider L. (Kl.) Inwiefern steht den Kgl. Preuss. Eisenbahn-Betriebsämtern die processuale Vertretung der Eisenbahnverwaltung zu? 31, 436.

Zuständigkeit der Preussischen Eisenbahn-Betriebsämter. Königl. Preuss. Eisenb.-Betriebsämter sind für Klagen aus dem R.-Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 nicht ausschliesslich zuständig. (Erk. des Ob.-Land-Gerichts zu Köln vom 8. Februar 1882.) 97, 1255.

Erk. d. Reichsger. v. 14. Februar 1882 in S. W. A. St. in Ludwigslust (Kl. u. Revident.) wider die Hamburg-Wandsbecker Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft (Bekl. u. Revis.). Eigenes Verschulden des Verletzten durch Aufspringen auf den Vorderperron eines im Laufe befindlichen Pferdebahnwagens (§ 1 R.-H.-G.) — Concurrirende Verschuldung des Fahrpersonals bleibt ausser Betracht, wenn die Verschuldung (grobe Fahrlässigkeit) des Verletzten allein schon ausreichte, den Unfall herbeizuführen. 39, 536.

Erk. des Reichsger. v. 2/11. 81 in Sachen der verwittweten G. zu Chroszinna u. Genossen, Kl. u. Revidenten, wider die Oberschles. Eisenbahn zu Breslau, Bekl. u. Revisin. Die Duldung der Fortbewegung von Bahnwaggons auf dem Bahngeleise zum Zwecke der Entladung durch andere als Bahnarbeiter verpflichtet die Bahn zur Haftpflicht gegen diese anderen Arbeiter bei Unfällen aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes. 4, 54.

Erk. des Reichsger. v. 2/11. 81 i. S. Wittwe F. gegen Berlin-Görlitzer E.-G. Ersatzverbindlichkeit der Eisenb.-Gesellschaft gegenüber der Wittwe und den Kindern eines beim Betriebe Getödteten selbst dann anerkannt, wenn nur die Möglichkeit vorliegt, dass der erwerblose Getödtete später in die Lage hätte kommen können, jeder Unterhaltungspflicht zu genügen. 2, 29.

Erk. des Reichsger. v. 7/12. 81 in S. des Maschinenputzers G. G. zu Berlin, Klägers, wider den K. Preuss. Fiscus, Bekl. (Ein bei dem Putzen einer im Schuppen stillstehenden Locomotive erlittener Unfall begründet keinen Anspruch aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes.) 15, 230.

Begriff des Betriebes einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflicht-Gesetzes. Beladen stillstehender Eisenbahnwagen auf einer Zwischenstation. 72, 932.

Erk. v. 1/3. 82 in S. R. gegen Königin Marienhütte, zu § 1 d. R.-H.-G. Bei einer für den Bau einer Eisenbahn angelegten Arbeitsbahn ist der Bauunternehmer als Betriebsunternehmer anzusehen. 43, 590.

Erk. d. R.-G. v. 16/5. 82 betr. die Frage: inwiefern eine Fabrikbahn unter § 1 des Haftpflicht-G. fällt. 81, 1051.

Erk. des Reichsger. v. 3/1. 82 in S. der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz, Bekl. u. Revisionskl. wider G. L., Hülfsconducteur der Main-Neckarbahn in Darmstadt, Kl. § 1 des R.-H.-G. (welcher die Klage nur gegen diejenige Eisenbahn gestattet, auf deren Betriebsstätte sich der Unfall zutrug) steht nicht dem Recht entgegen, auf Grund des gemeinen bürgerlichen Landesrechts auch diejenige Eisenbahn in Anspruch zu nehmen, die den Unfall durch die Mängel ihres Betriebsmaterials verschuldete. Die ungenügende Sorgfalt bei Revision des Betriebsmaterials ist ein die Bahn haftpflichtig machender Fehler (faute) im Sinne des Art. 1382 des Code civil. 24, 360.

Erk. des R.-G. v. 18/2. 82 betr. Vorsichtsmassregeln bei einer Arbeitsbahn (zu § 1 des Haftpflicht-G.). 41, 562.

Erk. des R.-G., v. 28/2. 82 in S. des Sächs. Staatsfiscus (Bekl. u. Revisionskl.) wider H. D. in R. Ein Postschaffner, welcher den Bahnzug begleitet, ist verpflichtet, unablässig bei den ihm anvertrauten Postgütern zu verweilen (Instr. vom 1. August 1877). 45, 621.

Erk. des R.-G. v. 11/3. 81 in S. Meckelenz wider die Actiengesellschaft Aachener Industriebahn. Um eine Entschädigungsklage auf Grund der §§ 1 und 3 des Reichs-Haftpflicht-Gesetzes vom 7. Juni 1871 anstellen zu können, bedarf es nicht des Nachweises, dass gerade zur Zeit des Unfalles bezl. Todes des Verunglückten die Hülfsbedürftigkeit thatsächlich bestanden habe, und von letzterem dem Alimentationsberechtigten Unterstützung gewährt worden sei. 51, 695.

Erk. des O.-L.-G. zu Darmstadt v. 17/4. 80 Ludwigsb., gegen v. K. Inwieweit kommen Nacht- und Meilengelder bei Berechnung der Schadenshöhe nach dem Haftpflichtgesetz in Anwendung? 49, 673.

Erk. d. R.-G. v. 4/3. 82 u. der Erk. 1. u. 2. Instanz i. S. d. Hülfsbremser Beckmann gegen d. Kgl. Eisenb.-Direction in Bromberg wegen Alimentation ev. Entschädigung. Verminderte Erwerbsfähigkeit d. Krankheit, welche durch einen Eisenb.-Unfall herbeigeführt ist. Hinsichtlich Umfangs der Entschädigung ist entscheidend, wie viel Kläger vor dem Unfall erwerben konnte und um wie viel diese Erwerbsfähigkeit vermindert ist. 28, 403.

Erk. d. R.-G. v. 29/3. 82 i. S. H. St. i. Berlin gegen Preuss. Fiscus. Benutzung einer Dampframme, die beim Bahnbau fortbewegt wird, gehört nicht zum Eisenbahnbetrieb. 58, 773.

Erk. d. O.-L.-G. zu Colmar v. 5/4. 82 in S. Eisenbahn-Arbeiter R. gegen Reichsfiscus. Das Urtheil, welches Renten als Ersatz für den durch Tödtung des Ernährers entzogenen Unterhalt nach § 3 des Haftpflichtgesetzes zuerkennt, ist nicht nach § 648 No. 6 der R.-Civ.-Pr.-O. für vorläufig vollstreckbar zu erklären. 60, 792.

Erk. d. R.-G. vom 29/5. 82 Unfall bei Bischoffsheim der Hess. Ludwigsb. Anspruch auf Schmerzensgeld ist bei Unfällen gegenüber jurist. Personen auch nach gem. Recht nicht begründet. 63, 833.

Erk. d. R.-G. v. 15/4. 82 in S. Kedzieski gegen Preuss. Fiscus D.-B. Bromberg, Steigerung der Erwerbsfähigkeit. 69, 888.

Erk. d. R.-G. v. 23/5. 82 betr. Einrede der vis major. Verletzung eines Kindes, welches unter der geschlossenen Barrière am Eisenbahn-Uebergang auf die Bahn läuft. (B. gegen B.-P.-M. E.-G.) 64, 843.

Erk. des Reichsgerichts vom 23. September 1882. Ein bei dem Betriebe einer Pferdeeisenbahn verletzter und arbeitsunfähig gewordener Pferdebahnconducteur kann bei der Bemessung der ihm zuzubilligenden Rente als Ersatz für den künftigen Unterhalt beanspruchen, dass dabei nicht nur sein früheres Gehalt, sondern auch die von ihm erlaubter Weise durchschnittlich bezogenen Einnahmen an Trinkgeldern berücksichtigt werden. 99, 1279.

Erk. des R.-G. v. 27/9. 82: Nur die Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit gewährt Schadenersatzanspruch. 98, 1268.

R.-G.-Erk. v. 26/5. 82. Tödtung beim Betriebe einer Eisenbahn. Begriff des Betriebes. Zeitdauer der dem Alimentationsberechtigten zuzuerkennenden Rente. 77, 986.

Erk. des Reichsger. vom 10/2. 82 in S. Bergisch-Märk. Eisenb. g. Bretthauer. Haftpflicht des Gewerbeunternehmers für die Sicherheit auch der nur gemietheten Arbeitsräume. 79, 1010.

Strafrecht.

Erk. des Reichsger. vom 13. Decbr. 1881 wider den Eisenbahnvorarbeiter Woywoda. Begriff des Wortes „Aufsicht" im Sinne des § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B's. 24, 361.

Erk. der Strafkammer des Landger. I zu Berlin vom 29/3. 82. Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports, herbeigeführt durch die mangelhafte Beleuchtung des Rangirbahnhofes. 35, 487.

Erk. des R.-G. v. 13/12. 81 wider W.: Gefährdung des Transports auf einer Eisenbahn. Zur Auslegung des § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B. 15, 230.

Erk. d. Berl. Schöffen-Ger. Der Passagier, welcher bona fide ohne Billet über sein Ziel gefahren, ist nicht strafrechtlich zu verfolgen. 69, 890.

R.-G.-Erk. v. 21/6. 82. Eine auf einen der Bahn zur Beförderung übergebenen Gegenstand zum Zwecke des Verschlusses desselben aufgeklebte Gepäckmarke ist ein „Befestigungs- oder Verwahrungsmittel" im Sinne des § 243 Abs. 4 des R.-Str.-G.-B.'s. 80, 1018.

Vergehen eines Weichenstellers im Dienste. — § 316 R.-Str.-G.-B's. erfordert nicht Beamtenqualität im Sinne des § 359 a. a. O., sondern nur, dass die betreffenden Personen durch einen Berufenen, wenn auch nur vorübergehend, mit der Wahrnehmung der betreffenden Function bei einer Staats- oder Privateisenbahn angestellt worden sind. 98, 1269.

Erk. des Reichsgerichts v. 13. October 1882. Fahrlässigkeit in Trunkenheit. — Eine die freie Willensbestimmung ausschliessende Trunkenheit schützt den Thäter aus § 51 R.-Str.-B's. nicht vor Strafe wegen Fahrlässigkeit, wenn die Trunkenheit selbst auf Fahrlässigkeit beruhte. 98, 1269.

Verschiedenes.

Baurecht. Rechtsfall, betreffend das Verhältniss des Bauherrn zum Unteraccordanten. Erk. d. II. Sen. des Reichsgerichts vom 30. Juni 1882 in S. der General-Direction der Eisenbahnen in Els.-L. wider B. u. Gen. 84, 1075.

Collision zwischen der Eisenbahn-Verkehrsanstalt u. Bergwerkseigenthum.

(Erk. d. V. Civilsen. des Reichsgerichts v. 9. Juli 1881 in Sachen Gewerkschaft H. (Kl.) wider die Breslau-Freiburg-Schweidnitzer Eisenbahngesellschaft. (Bekl.). 40, 549.

Concursrecht. Entschädigung für die freiwillige Ueberlassung eines Grundstücks an eine Eisenbahngesellschaft der Concursmasse der letzteren gegenüber nach Rheinischem Recht. Erk. d. Reichsger. vom 4/10. 81: i. S. Wittwe Th. (Kl.) wider die Fallitmasse der Kreis-Kempener Industriebahn (Bekl.). 24, 361.

Gerichtsstand. Erk. d. V. Sen. d. Reichsger. v. 23. April 1881 in Sachen Logatta wider die Oberschl. Eisenbahngesellsch. betreff. Gerichtsstand der Niederlassung in Anwendung auf Eisenbahnen. 8, 132.

Gewerberecht. Reichsgerichts-Erkenntniss, betreff. die Anwendung der Reichs-Gewerbeordnung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahn-Unternehmungen. 4./7. 82. 75, 695.

Militär-Transport. Erk. d. Kgl. Landgerichts zu Erfurt v. 1881, betreff. die Auslegung des § 7 No. 7 des Reglements für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen auf Preussischen Eisenbahnen. 6, 84.

Stempelrecht. Werthstempel bei Lieferungsverträgen für die Staatsbehörden. Reichsgerichts-Erk. v. 15./6. 82 i. S. Kgl. Preussischer Stempelfiscus gegen Freund betreff. Auslegung der Cabinetsordre v. 30./4. 47. 94, 1204.

Erk. des Appellhof in Nancy v. 13./6. 81 in Sach. der Elsass-Lothring. E. w. T. In Frankreich ist die Zwangsvollstreckung gegen ausländische Staatsbahnen unzulässig, da der fremde Fiscus ebenso wie der Französische Fiscus zu behandeln und gegen letzteren die Zwangsvollstreckung nicht statthaft ist. 8, 113.

IV. Literatur.

Bianchi, Tramwaybetrieb in der Provinz Mailand. 85, 1087.
Bleich, Lohnberechnungs-Tabellen. 27, 392. 44, 599.
Bockhacker, neue Entlastungsmethode grösserer Centesimalwaagen. 64, 844.
Böhmischer Braunkohlenverkehr in 1881. 68, 880.
Büsing, Neuerung an Eisenbahnweichen. 77, 988.
Braschi, le tariffe delle Strade ferrate. 39, 535.
Brosius und Koch, die Schule für den äusseren Eisenb.-Betrieb. 97, 1255.
Eger, nothwendige Revision des Preussischen Enteignungsgesetzes. 7, 105.
Eger, Gustav, Technologisches Wörterbuch in Englischer und Deutscher Sprache. 64, 846.
Eisenbahnkalender, s. Kalender.
Elb, Gebäudestatistik. 58, 773.
Garwinkel, die allgemein. Fernsprecheinrichtungen der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung. 9, 140.
v. Giese, L., die Befestigungsweise der Gegenwart und der nächsten Zukunft. 11, 172.
Glaser-De Cew, die magneto-elektr. und dynamo-elektrischen Maschinen. 86, 1099.
Gross, Dr. G., Staatssubventionen für Eisenbahnen. 6, 84.
Hagen, Grundzüge der Wahrscheinlichkeitsberechnung. 83, 1060.
Hellwag, W., mein Conflict mit der Verwaltung d. Gotthardbahn. 34, 440.
Herrich, über internationales Eisenb.-Transportrecht. 26, 378.
Heusinger v. Waldegg, Kalender für Eisenbahn-Techniker. 83, 1061.
Holthoff, das elektrische Licht. 77, 988.
Hostmann, L, und Koch, R, Mittheilungen über Localbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen. 21, 314.
Illing, Handbuch für Preuss. Verwaltungsbeamte. 93, 1196.
Ingenieurkalender von Fehland. 72, 932.
„ von Stühlen pro 1883. 64, 844.
„ von Rheinhard. 79, 1010.
Jahrbuch der Berliner Börse 1882/83. 65, 855.
Jebens, neue Stossverbindung für zweitheiligen Langschwellen-Oberbau. 10, 157.
Kalender, s. auch unter v. Heusinger.
Koch, Dr. W., Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil. Stationsverzeichniss. 55, 742.
Kohn's Jahrbuch pro 188 64, 841.
Kosub, Eisenbahn-Bureaudienst. 18, 273.
„ die Verwaltung der Werkstätten und Werkstattsmaterialien. 93, 1196.
Krahe, Lehrbuch der rationellen Korbweidencultur. 95, 1224.
Krenzer, Handbuch für das Zollabfertigungswesen. 86, 1100.
Kursbuch v. 1/2. 82. 10, 157. April-Mai. 28, 404. Juni. 43, 590. August. 60, 792. October-November. 84, 1075.
Lange v. Burgenkron, das Tarifwesen der Oesterr. Privatbahnen. 35, 487.
Lavoine, Amerikanische Eisenbahnen. 99, 1279.
Liharzik, Oesterr. Gesetze, Verordnungen etc. in 1881. 72, 928.
Manega, Anleitung zum Traciren von Eisenbahn-Linien. 77, 988.
Meissner, Kraftübertragung auf weite Entfernungen. 74, 950.
„ Preuss. Verwaltungskunde. 28, 404.
Messerschmitt, A., die Calculation im Maschinenwesen. 98, 1269.
v. Neumann-Spallart, Weltwirthschaft und Weltverkehr 1881. 16, 241.
Perels, Handbuch des landwirthschaftlichen Transportwesens. 82, 1052.
Proske, Einrichtungen zur Sicherung des durchgehenden Zugverkehrs in Stationen. 76, 973.
Regray, Rendement des machines-locomotives etc. 10, 157.
Rheinhard, Kalender, s. Ingenieurkalender.
Röll, Sammlung der Oesterr. Steuergesetze. 1, 9.
Sammlung der Oesterr. Gesetze und Vorschriften über Dampfkessel. 41, 561.
Schäfer, Handbuch für Staatseisenbahn-Beamte. 3. Aufl. 34, 440.
Schmitt, Bahnhöfe und Hochbauten auf Locomotiv-Eisenbahnen. 79, 1010.
Schwartzkopf, der eiserne Oberbau. 59, 781.
Seidl, über die Besteuerung der garantirten Eisenbahnen, mit besonderer Berücksichtigung der Besteuerung der Prioritätencoupons. 10, 155.
de Seigneux, Commentar zum Berner Vertrag über internatioales Eisenbahnrecht. 25, 371.
Siemens, Bericht über die Smoke abatement exhibition. 90, 1155.
Signal- und Weichenstellung (centrale), System Rüppell — Patent Büssing. 28, 404.
Siklosy, Schiene und Rad. 44, 599.
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 72, 932.
Strassen- und Zahnradbahnen, im Auftrage der techn. Commission des Vereins Deutscher Eisenb.-Verw. zusammengestellt. 83, 1060.
Susemihl (Barkhausen), das Eisenbahn-Bauwesen. 92, 1185.
Tachometer und Tachograph. 32, 448.
Textor, Dienstvorschriften für den äusseren Betriebsdienst der Englischen Eisenbahnen. 29, 415.
Uhland, die Dampfmaschinen mit Schiebersteuerung. 28, 404.
„ die Hebeapparate. 82, 1053.
Vörös, Ungarisches Eisenbahn-Jahrbuch. 54, 728.
v. Weber's Werke, von Merta im Club Oesterreich. Eisenbahn-Beamten besprochen. 35, 482.
Westerwoudt, der Staat und die Eisenbahn-Gesellschaften, Stand der Gesetzgebung. 55, 488.
Zur Nieden, Eisenbahn-Transport verwundeter und erkrankter Krieger. 35, 481.

Kartenwerke.

Stieler, A., Handatlas. Neue Ausgabe. 1, 11.
Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands (im R.-E.-A. bearbeitet). 44, 599.
Uebersichtskarte der Eisenbahnen der Oesterr.-Ungarischen Monarchie, herausgegeben von der Generalinspection. 11, 173.
Die Oesterreich.-Ungarischen Eisenbahnen der Gegenwart und Zukunft, von Artaria. 11, 173.
Prochaska's Eisenbahnkarte v. Oesterreich-Ungarn. 8, 120.
Dr. Koch's Uebersichtskarte der Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen. 36, 500.

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.

No. 1. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinheerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Januar 1882.

Inhalt: Electricität gegen Feuersgefahr. — Ueber den gegenwärtigen Stand der Fernsprechanlagen in Deutschland. — Zur Eröffnung des Gotthardtunnels. — Die neuen Durchgangslinien in Nordamerika. — Der Verkauf von Staatsländereien in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in 1880/81. — Aus dem Deutschen Reich. — Personal-Nachrichten. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Amerikanische Correspondenz. — Haftpflicht. — Kartenwerke: Stieler's Handatlas. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Stations-Eröffnungen. 3. Stations-Verwaltung. 4. Auszahlungen. 5. Submissionen. 6. Submissions-Resultate. — Privat-Anzeigen.

Abonnements-Einladung.

Beim Beginn des Jahres 1882 empfehlen wir wiederholt allen betheiligten Kreisen unsere nunmehr bereits im 22. Jahrgange erscheinende „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", welche über alle wichtigen Ereignisse im Eisenbahnwesen zuverlässige Auskunft giebt und alle das Eisenbahnwesen betreffenden politischen, administrativen, finanziellen und juristischen Fragen bespricht.

Als offizielles Organ des grossen Vereins, welcher sämmtliche Deutsche, Oesterreichisch-Ungarische und Holländische, sowie Belgische, Rumänische und Russische Eisenbahnen umfasst, hat die Zeitung alle in dem Verein vertretenen Richtungen zu vertreten. Es werden demgemäss in derselben die wichtigen Eisenbahn-Tagesfragen fachmännisch von den verschiedensten Standpunkten aus erörtert, so dass sie wie keine andere Zeitung in der Lage ist, den Lesern ein klares und unbefangenes Urtheil über die jeweilige Situation in Eisenbahn-Angelegenheiten zu geben.

Im amtlichen Theile bringt die Zeitung übersichtlich gruppirt sowohl die offiziellen Bekanntmachungen des Vereins, als die nicht rein locale Verhältnisse berührenden Bekanntmachungen der einzelnen Bahnverwaltungen; insbesondere die Tarif-Bekanntmachungen alsbald nach deren Mittheilung. Daneben publicirt dieselbe als Gratis-Beilage systematisch zusammengestellte Monats-Uebersichten der erschienenen Tarife und Tarifnachträge, desgleichen einen 2 mal im Monat erscheinenden Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Am Schluss des Jahres wird der Zeitung ein sehr genaues, systematisch geordnetes Inhaltsverzeichniss beigegeben, so dass dieselbe zugleich ein möglichst vollständiges Repertorium über Eisenbahnwesen bildet.

Privat-Inserate, welche das Eisenbahnwesen betreffen, finden durch die Zeitung ganz besonders weite Verbreitung und Beachtung, weil dieselbe über das ganze weite Gebiet des Eisenbahn-Vereins verbreitet ist, bei allen Verwaltungen desselben gelesen und auch auf grösseren Bahnhofs-Restaurationen dieses ganzen Gebiets ausgelegt wird.

BERLIN, im Januar 1882.

DIE REDACTION.

Electricität gegen Feuersgefahr.*)

In der am 27. December unter dem Vorsitze des Herrn Generalmajors Kessler abgehaltenen Sitzung des Elektrotechnischen Vereins hielt Herr Geheimer Regierungsrath Dr. Werner Siemens den Vortrag des Abends über das zeitgemässe Thema „Electricität gegen Feuersgefahr". Zunächst wies Redner, von dem Wiener Unglück ausgehend, darauf hin, wie in den letzten Jahrzehnten mit der allgemeinen Einführung der Gasbeleuchtung in Folge der leichten Entzündbarkeit und Explosionsfähigkeit des Gases, durch die ausgedehnte Benutzung, welche das Petroleum gegenwärtig finde, durch die allgemeine Verwendung leicht entzündlicher Gewebe und anderer Stoffe, durch die Streichfeuerzeuge etc., die Feuersgefahr selbst, trotz der vermehrten Anwendung feuerfester Constructionen in den Gebäuden, unzweifelhaft gestiegen sei. Wenn gleichwohl der Brandschaden keine Vermehrung, sondern eher eine Verminderung erfahren habe, so sei dieses vorzugsweise der grösseren Uebung zuzuschreiben, die sich der Mensch im steten Kampfe gegen das Feuer erworben habe. Von wesentlichem Einfluss zeigten sich hierbei die vielen Einrichtungen, welche die Neuzeit geschaffen habe, um die Ausbreitung des Feuers zu bekämpfen. Im Jahre 1852 ist Berlin, wie der Vortragende anführte, mit der Anlage eines systematischen Feuermeldetelegraphen vorangegangen. Er besteht aus einem die ganze Stadt umfassenden unterirdischen Telegraphendrahtnetze, welches alle Feuerwehrdepots mit den Polizeistationen und vielen Feuermeldestationen in Verbindung setzt, und ermöglicht es, beim Entstehen eines Brandes auf telegraphischem Wege unverzüglich die gut geschulte und organisirte Feuerwehr herbeizurufen. Die möglichst ausgedehnte Anlage solcher Feuermeldestationen, d. h. die Aufstellung von einfachen Apparaten, welche von Jedermann in Thätigkeit gesetzt werden können und automatisch die Nummern des Apparates den Feuerwehrwachen mittheilen, nicht nur in den Strassen der Stadt, sondern auch in den wichtigeren und feuergefährlichen Gebäuden selbst, bezeichnete Redner als ein vorzugsweise anzustrebendes Ziel, das am meisten geeignet erscheine, der Ausbreitung eines entstandenen Feuers wirksam entgegenzutreten. Bei grossen öffentlichen Gebäuden, Fabriken, Theatern etc. empfehle es sich jedoch, noch besondere Einrichtungen zu treffen, durch welche auch der Ort des Ausbruches eines Feuers in dem Gebäude selbst gemeldet werde, so dass man sich sofort ohne Suchen gegen den bedrohten Punkt wenden könne. Es empfehle sich daher, die Feuermelder mit der regelmässigen Wächtercontrole zu combiniren. Von den vielfach in Vorschlag gebrachten automatisch wirkenden Einrichtungen, die dazu dienen sollen, bei ausbrechendem Feuer durch die Wirkung desselben direct die Feuerwehr herbeizurufen, in Theatern den eisernen Vorhang herunterzulassen, Wasserreservoire in Wirksamkeit zu setzen, Luken zum Abzug des Rauches zu öffnen u. s. w., versprach sich der Vortragende wenig Nutzen, da einmal derartige Apparate gerade dann, wenn sie in Wirksamkeit treten sollen, häufig ihren Dienst versagen und da sie in der Regel zu spät kommen werden, weil das Feuer erst eine gewisse Ausbreitung erlangt haben muss, bevor die Wirkung auf den Apparat eintreten kann. Dagegen könne die elektrische Kraftübertragung in besonderen Fällen wesentlichen Nutzen bringen, indem sie dazu verwendet werde, von einem gegen das Feuer geschützten Punkte aus die in den Theatern etc. gegen Feuersbrünste getroffenen Sicherheitsvorkehrungen in Thätigkeit zu setzen; es würde dadurch z. B. der bei dem Wiener Brande von so schrecklichen Folgen begleitet gewesene Missstand beseitigt werden können, dass man den eisernen Vorhang in Folge des schnellen Umsichgreifens des Feuers nicht mehr herunterlassen könnte. Namentlich aber befürwortete der Vortragende die allgemeine Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Theatern. Von einer Gefahr bei der Verwendung des elektrischen Lichtes könne durchaus keine Rede sein; die elektrische Spannung betrage bei der elektrischen Beleuchtung nur einige 100 Volts und selbst bei einer Spannung von 1 000 Volts hätte die Elektricität noch keine messbare Schlagweite und es könne daher auch kein Ueberspringen eines Funkens zwischen den beiden Drähten oder nach anderen Gegenständen hin stattfinden. Die in dieser Beziehung in den Zeitungen ausgesprochenen gegentheiligen Behauptungen ständen mit den thatsächlichen Verhältnissen in vollständigem Widerspruch. Auch die Gefährlichkeit des elektrischen Stromes für Leben und Gesundheit sei gewaltig übertrieben Eine mit Sachkenntniss und Sorgfalt eingerichtete elektrische Beleuchtung sei weder feuergefährlich, noch bringe sie Gefahren für Leben und Gesundheit. Als für die Theaterbeleuchtung besonders geeignet bezeichnete der Vortragende die Glühlichtlampen, die auch für Bühnenzwecke den wesentlichen Vorzug haben, dass sie nicht weisses, oder vielmehr schwach gelbliches Licht wie das elektrische Bogenlicht, sondern röthliches Licht, ähnlich dem Gaslicht ausstrahlen. An einer Reihe von Glühlichtlampen der Systeme Changy, Edison, Swan und Siemens wurden darauf die verschiedenen Constructionen solcher Glühlichter practisch vorgeführt. Zum Schlusse verlieh der Vortragende dem Wunsche Ausdruck, dass zur grösstmöglichen Ausbreitung der elektrotechnischen Wissenschaft auf den Hochschulen besondere Lehrstühle für Elektrotechnik eingeführt werden möchten.

In der an den Vortrag sich anschliessenden angeregten Discussion wies zunächst Herr Oberingenieur Frischen darauf hin, wie beim Vorhandensein einer grösseren Menge von Feuermeldern in den Theatern etc. die möglicher Weise von verschiedenen Punkten aus gleichzeitig erfolgenden Feuermeldungen leicht Anlass zu Verwirrungen geben könnten und dass es sich daher empfehle, nur einen Feuermelder in den Gebäuden anzubringen und die Einrichtung derart zu treffen, dass die Feuermeldung durch Zerreissen eines das ganze Gebäude durchlaufenden dünnen, von einem elektrischen Strome durchflossenen Drahtes von jeder beliebigen Stelle des Theaters aus erfolgen könne. Herr Geh. Oberpostrath Sachse machte hierauf Mittheilung von einem in der „Bonner Zeitung" veröffentlichten Vorschlage des Professors Dr. Obernier in Bonn. Derselbe besteht darin, durch den ganzen oberen Bühnenraum parallel den Soffiten Hanffäden auszuspannen, die an der einen Seite gut befestigt sind, über Rollen weiter geführt werden und durch, mit offenen Kasten umgebene Gewichte in Spannung erhalten werden. In entsprechender Entfernung von diesen Gewichten, senkrecht unter ihnen, auf dem Boden der Kasten befindet sich der Knopf eines einfachen Druckapparates, der bei seinem Niedergange eine elektrische Batterie schliesst. Beim Emporschlagen der Flamme würde nun der Faden zerreissen und das herabstürzende Gewicht die verschiedenen elektrischen Apparate in Thätigkeit setzen, so dass gleichzeitig das Feuer der betreffenden Station gemeldet, der feuersichere Vorhang herabgelassen, eine Dachluke im Bühnenraum geöffnet und die Bühne durch Erschliessen einer Wasserleitung unter Wasser gesetzt werden würden. Indem der Vortragende den Vorschlag des Professors Obernier einer eingehenden Besprechung unterzog, wies derselbe namentlich darauf hin, wie ein Nutzen der gedachten Einrichtung jedenfalls nur bei einer unausgesetzten Controle über den gesammten Zustand derselben zu erreichen sei. Sowohl Herr Oberingenieur von Hefner-Alteneck, als Herr Ingenieur Nehrlich, die in der weiteren Discussion das Wort ergriffen, schlossen sich der Ansicht des Vorredners an und äusserten im Hinblick auf das Erforderniss einer steten Controle ihre starken Bedenken gegen die Zuverlässigkeit der Einrichtung. Ersterer betonte die unbedingte Nothwendigkeit einer Selbstcontrole und sprach die Befürchtung aus, dass es bei dem beschränkten Raume der Theater leicht geschehen könnte, dass aus Bequemlichkeitsrücksichten die Gewichte abgehängt würden und alsdann die ganze Einrichtung ihren Zweck verfehlte. Herr Nehrlich hob hervor, dass die Bindfaden durch Austrocknen brüchig werden könnten: das Herabfallen der Gewichte würde dann unnöthig die Feuerwehr alarmiren und durch das plötzliche Niedergehen des eisernen Vorhangs könne in solchem Falle leicht grösseres Unglück entstehen. Zum Schlusse sprach noch Herr Geh. Oberregierungsrath Kinel für die Anwendung der elektrischen Beleuchtung in Theatern und bezeichnete es als höchst wünschenswerth, nicht nur eiserne Vorhänge für den Fall einer eintretenden Gefahr anzuschaffen, sondern auch die gewöhnlichen, täglich in Benutzung kommenden Vorhänge aus feuerfesten Stoffen herzustellen.

*) Aus dem Protocoll des Elektrotechnischen Vereins vom 27. December 1881.

Ueber den gegenwärtigen Stand der Fernsprechanlagen in Deutschland.

Herr Geheimer expedirender Secretär Unger referirte in der Sitzung des Elektrotechnischen Vereins am 27. December über den gegenwärtigen Stand der Fernsprechanlagen in Deutschland. Wir heben aus den bezüglichen Mittheilungen Folgendes hervor:

Unter allen Ländern ist Deutschland dasjenige, in welchem der Fernsprecher zu allererst in die Verkehrsverwaltung eingeführt worden ist. Denn bereits im November 1877 — zu einer Zeit, als der Fernsprecher fast noch überall als blosse Spielerei betrachtet wurde — ist die Deutsche Reichspostverwaltung mit der Einrichtung von Fernsprechanstalten in kleineren Orten vorgegangen. Am 12. November 1877 erfolgte die Eröffnung des ersten Fernsprechamtes in Friedrichsberg bei Berlin und gegenwärtig finden sich 1 280 Fernsprechämter über das ganze Deutsche Reichspostgebiet vertheilt in voller Thätigkeit. Gleichzeitig mit der Einrichtung der Fernsprechanstalten in kleineren Orten richtete die Reichspostverwaltung auch ihr Augenmerk auf die Anlage von Fernsprechvermittelungsstellen für den grossstädtischen Localverkehr; die umfassendsten Vorarbeiten wurden sofort in Angriff genommen. Auffallenderweise jedoch verhielt sich das grössere Publikum gegen das neue Verkehrsmittel in der ersten Zeit gleichgültig und zurückhaltend — offenbar, weil man sich der Wichtigkeit des Fernsprechers für das practische Leben noch nicht hinreichend bewusst geworden war — und erst nach wiederholten Bekanntmachungen gelang es, zuerst in Mülhausen i. Els. und in Berlin, eine genügende

Anzahl von Theilnehmern zu gewinnen, um mit den Fernsprechanlagen beginnen zu können. Der Vortragende wies denn auch darauf hin, dass es lediglich der zögernden Haltung des Publikums und nicht, wie kürzlich Berliner Blätter bei Besprechung der Fernsprecheinrichtungen schrieben, „der abwartenden Gleichgültigkeit der Postbehörde" beizumessen sei, dass die Fernsprechvermittelungsstellen in den grösseren Deutschen Städten gegen die Fernsprechanstalten in kleineren Orten erst verhältnissmässig spät ins Leben traten. Als indessen die ersten Einrichtungen in Berlin und Mülhausen i. Els. dem Betriebe übergeben worden waren und das Publikum aus eigener Erfahrung die Wichtigkeit des öffentlichen Fernsprechers erkannt hatte, ist rasch ein Umschwung eingetreten, und gegenwärtig ist das Interesse an dem neuen Verkehrsmittel derartig im Zunehmen begriffen, dass z. B. in Berlin die Zahl der mit den einzelnen Theilnehmern mittelst des Fernsprechers geführten Gespräche in jedem neuen Monat um durchschnittlich 6 000 zunimmt. Dieses wachsende Interesse hat es der Postverwaltung ermöglicht, die Fernsprecheinrichtungen in schneller Folge auch auf andere Städte Deutschlands auszudehnen. Nach Verlauf von noch nicht ¾ Jahren, seitdem im April 1881 die Fernsprechanlage in Berlin dem Verkehr übergeben wurde, sind gegenwärtig in Berlin, in Mülhausen i. Els., Hamburg, Frankfurt a. M., Breslau, Köln und Mannheim Fernsprechvermittelungseinrichtungen im Betriebe. Für Altona, Barmen, Elberfeld, Hannover, Leipzig, Magdeburg, Stettin ist eine gleiche Einrichtung bereits genehmigt und in der Herstellung begriffen; auch für noch andere Städte des Deutschen Reichs, wie beispielsweise für Strassburg i. Els., Bremen und Dresden ist sie in Aussicht genommen. Sogar von einer Reihe kleinerer Orte sind dem Reichspostamte Anträge auf Einrichtung von Fernsprechanstalten zugegangen. In den zuerst angeführten 7 Städten, woselbst die Fernsprecheinrichtungen bereits dem Betriebe übergeben sind, haben die zu Fernsprechzwecken dienenden Drahtleitungen gegenwärtig eine Gesammtlänge von 3 147 km oder 420 Deutschen Meilen erreicht. In erster Reihe kommt Berlin mit 1 554 km Leitung; es folgen Hamburg mit 911, Breslau mit 200, Frankfurt a. M. und Mannheim mit je 163 km. Mülhausen i. Els. hat 87 und Köln 69 km Drahtleitungen für Fernsprechzwecke aufzuweisen. Die Herstellung dieser Leitungen, die zum Theil noch in das verflossene Winterhalbjahr fiel, ist, wie sich denken lässt, abgesehen von den zeitraubenden und oft langwierigen Verhandlungen mit den Hausbesitzern mit erheblichen Umständen, Schwierigkeiten und Mühen verbunden gewesen, waren doch zur Befestigung der Drähte allein in Berlin 2 148 Stützpunkte, in Hamburg 964 Stützen auf den Firsten oder an schwer zugänglichen Seitentheilen der Hausgiebel anzubringen. Die Anzahl sämmtlicher angemeldeten Stellen in den erstgenannten 7 Städten beziffert sich zur Zeit auf 1 694. 1 413 von ihnen sind bereits an die Vermittelungsstellen angeschlossen und können Tags über mündlich nach Belieben mit anderen Theilnehmern in Verbindung treten. In Berlin beträgt die Zahl der angemeldeten Stellen gegenwärtig 668. In Hamburg sind zur Zeit 523 Stellen angemeldet.

Was den Fernsprech v e r k e h r betrifft, so sind zur Zeit in B e r l i n zur Vermittelung des Verkehrs auf den Fernsprechleitungen 3 Centralstellen eingerichtet. Es sind dieses die Centralstellen in den reichseigenen Gebäuden Französische Strasse 33 c, in der Mauerstrasse 74 und in der Oranienburgerstrasse 35. Bei diesen 3 Vermittelungsstellen sind in den Tagen vom 1.—21. December v. J. 34 539 einzelne Verbindungen ausgeführt worden; es entfallen also auf den Tag rund 1 650 Verbindungen, oder, wenn man die schwächer benutzten drei Sonntage mit 720, 540 bez. 333 Verbindungen in Abrechnung bringt, 1 830 Verbindungen auf jeden Wochentag. Am stärksten sind die Vermittelungsbeamten in der Zeit von 12 bis 1 Uhr Mittags während der Börse in Anspruch genommen. In dieser einen Stunde werden allein im Centralamte in der Französischen Strasse im Durchschnitt 150 Verbindungen hergestellt; es kommen also auf alle 2 Minuten deren 5. Die Zahl der in den gedachten 21 Tagen mittels Fernsprecher aufgegebenen Telegramme beträgt 156. Der Vortragende besprach sodann noch eingehend die Einrichtung der Fernsprechstellen an der Börse und die öffentlichen Fernsprechstellen, deren sich in Berlin gegenwärtig eine beim Postamt 64, Unter den Linden No. 5 und eine zweite am Potsdamer Thor befindet.

Zur Eröffnung des Gotthardtunnels.

(Aeusserungen der den Regierungen nahestehenden Blätter.)

Das Jahr 1882 führt sich durch ein Ereigniss von weittragender internationaler Bedeutung in die Geschichte des Europäischen Völkerverkehrs ein. Ehe noch die ersten Stunden dieses neuen Jahres angebrochen waren, ist nämlich der Gotthardtunnel endlich seiner Bestimmung übergeben worden und unser Continent um ein Wunder der modernen Technik bereichert, dessen Einfluss auf die zukünftige Gestaltung der Wechselbeziehungen zwischen den direct wie auch indirect an der neuen Linie interessirten Nationen sich heute noch gar nicht in seinen vollen Consequenzen übersehen lässt. Als der Gedanke an eine Durchbohrung des Gotthardmassivs zum ersten Male ernstlich ventilirt wurde, sagt die „Nordd. Allgem. Ztg.", bedurfte es der blossen oberflächlichen Schätzung der enormen Vortheile, welche der Gewinn dieser künstlichen Culturstrasse für alle umliegenden Nationen mit sich bringen müsste, um zu beiden Seiten der Alpen die allgemeinsten Sympathien zu erwecken, um private und staatliche Mittel in reichstem Masse flüssig zu machen und dem genialen Unternehmen des Werkes diejenige materielle Beihülfe zu sichern, ohne welche nun einmal nichts Grosses geschaffen werden kann. Den bahnbrechenden Anfang machte der zwischen der Schweiz und Italien am 15. October 1869 geschlossene Vertrag, welchem am 28. October 1871 das Deutsche Reich hinzutrat. Laut einem internationalen Conferenzbeschlusse war das erforderliche Baucapital auf 187 Millionen Francs veranschlagt worden, woran Deutschland, die Schweiz und Italien sich successive mit Einzahlungen von je 20, 20, 45 Millionen aus Staatsmitteln betheiligten. Als Baufrist hatte man 9 Jahre in Aussicht genommen; unvorherzusehende Verzögerungen standen der Eröffnung des Gotthardtunnels bis heute im Wege. Nachdem aber der Durchschlag des Richtstollens genau an dem berechneten Orte geschehen war, wich auch der letzte Zweifel an dem Gelingen des Riesenwerkes, und die weiteren Berichte über den Fortgang des Baues wurden vom Publikum mit der behaglichen Gewissheit zur Kenntniss genommen, dass die endgültige Niederlegung der Jahrtausende alten Scheidewand zwischen Nord und Süd nur mehr eine Frage kurzer Zeit sein werde.

Die Universalität der modernen Völkerentwickelung bringt es mit sich, dass jede epochemachende Erscheinung, auf welchem Gebiete auch immer des menschlichen Wirkens, ihren Rückschlag auf sämmtliche übrigen Theile des complicirten Organismus der Gesellschaft übt. So drängt sich auch die Eröffnung der neuen Deutsch-Schweizerisch-Italienischen Völkerstrasse mit unwiderstehlicher Energie hinein in das Tableau der bis jetzt allein für bestimmend gehaltenen Factoren und schlingt ein neues Band um die zu beiden Seiten der Alpenkette wohnenden Nationen, welches an Stärke und Dauerhaftigkeit alle früheren zu übertreffen verspricht. Von Alters her weist die Geschichte Deutschlands und Italiens zahlreiche Berührungspunkte auf; Berührungspunkte, welche den innigen Wunsch nahe legen, dass die Brücke gegenseitiger Achtung und Sympathie zwischen Volk und Volk eine täglich wachsende Dauerhaftigkeit gewinnen möge. Je freier und weiter der geistige Horizont der Nationen, desto sichere Bürgschaften bietet er für die Continuität der civilisatorischen Entwickelung. Unter dem St. Gotthard hindurch wird von nun an Deutschland mit Italien in directen Contact treten; möge der hinüber- und herüberfluthende Strom des Verkehrs befruchtend auf den Ideen- und Güteraustausch beider Nationen wirken, dann werden noch späte Geschlechter mit aufrichtiger Dankbarkeit sich die Erinnerung an diesen grossartigen Erfolg unserer Gegenwart bewahren.

Die neue Völkerstrasse flösst dem, den Schweizerischen Regierungskreisen nahestehenden Berner „Bund" Betrachtungen ein, welche für die wirthschaftliche wie politische Zukunft der Eidgenossenschaft sehr zuversichtlich lauten.

„Die Vollendung der Gotthardbahn — lässt das genannte Blatt sich vernehmen — wird voraussichtlich der Waarenbewegung zwischen dem Westen und dem Osten der ganzen alten Welt neue Wege weisen. Die Seerouten, welche bisher den Verkehr zwischen Occident und Orient beherrschten, werden diese Herrschaft zu einem grossen Theile verlieren und die Landverbindung, die im Mittelalter über die Schweizerischen Alpenpässe den Verkehr vermittelte, wieder in ihr altes Recht eintreten lassen.

Die Consequenzen dieser Verlegung der grossen westöstlichen Handelsstrasse speciell für die Schweiz werden sich bald fühlbar machen in einem neuen Aufleben des Verkehrs auch auf den specifisch Schweizerischen Bahnlinien. Die Schweiz wird mit ihren noch ungehobenen Schätzen von reichen Naturkräften aller Art in den Mittelpunkt einer gewaltigen Welthandelsbewegung gerückt, welche der weitern industriellen und gewerblichen Entwickelung des Landes nur förderlich sein kann. Der Bau der Arlbergbahn, welcher stetig vorrückt und binnen verhältnissmässig kurzer Zeit auch der Vollendung entgegengeht, stellt die Eröffnung einer zweiten grossen Welthandelsstrasse von Ost nach West durch unser Land in nahe Aussicht. Auf unserem Gebiete liegt demnach in Zukunft der wichtigste Kreuzungspunkt des Welthandels von Nord und Süd, West und Ost. Diese Stellung, welche in unserer Zeit der Schweiz errungen worden ist, bietet eine Gewähr für die sociale und wirthschaftliche Zukunft unseres Landes, deren Werth erst spätere Generationen richtig zu würdigen wissen werden.

Auch in politischer Beziehung hat die Thatsache, dass die grossen Welthandelsbahnen durch Schweizerisches Gebiet gezogen werden, für die Schweiz eine hohe Bedeutung. Er liegt in ihr eine nicht hoch genug zu schätzende Bürgschaft für die Fortdauer der politischen Selbstständigkeit der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Man hat zwar oft in der Heranziehung fremden Geldes zu den grossen internationalen Eisenbahnbauten auf unserem Gebiete eine zukünftige Gefahr erblickt für die Unabhängig-

keit des Vaterlandes. Nach unserer festen Ueberzeugung sind die neuen grossen Bahnen nicht blos keine Gefahr, sondern vielmehr eine werthvolle Garantie für unsere staatliche Selbstständigkeit. Die Schweiz kann ihre Existenzberechtigung vor aller Welt durch nichts besser documentiren, als dadurch, dass sie sich als Trägerin aller jener Bestrebungen darstellt, welche darauf abzielen, die civilisirten Völker und Staaten zum Zwecke gemeinsamer Erfüllung allgemein civilisatorischer Aufgaben auf dem friedlichen Gebiete der Wissenschaft, des Handels und des Verkehrslebens zu vereinigen. So lange die Schweiz dem hohen Berufe, ein neutraler Vermittelungsort zu sein für derartige Bestrebungen, die bereits im Post- und Telegraphenwesen so bedeutende Erfolge errungen haben, treu bleibt, so lange werden ihr bei jedem Angriff auf ihre politische Integrität Factoren zur Seite stehen, welche in der Zeitgeschichte mehr wiegen, als alle papiernen Neutralitätserklärungen."

Die neuen Durchgangslinien in Nordamerika.

Es sind gegenwärtig zwischen Chicago und der Seeküste 6 verschiedene Bahnlinien in Bau, unter besonderen Verwaltungen, welche bestimmt sind, Theile neuer Trunklinien zu bilden zwischen dem Westen und dem Atlantischen Ocean. Drei davon sind bereits soweit fertig, dass ihre Betriebseröffnung im Jahre 1882 erwartet werden darf und alle werden sicherlich innerhalb zweier Jahre, d. h. bis 1. Januar 1884 in Betrieb gesetzt werden.

Drei neue Endstationen werden hierfür auf der Jersey-Seite des Hudson Ufers gegenüber Newyork entstehen, voraussichtlich mit all' den Getreideelevatoren und anderen Verkehrserleichterungen, welche zur unmittelbaren Umladung von Getreide, Lebensmitteln, Vieh etc. in Europäische Dampf- und Segelschiffe dienlich sind. Diese Stationen, alle neu für vorbezeichnete Zwecke, werden sein: die der Newyork, West Shore und Buffalo Bahn nahe dem Ende ihres Tunnels zu Weehawken; die der Delaware, Lackawanna und Western Bahn in Hoboken, bisher nur für deren Kohlen- und Personenverkehr verwendet; und die der Centralbahn von Newjersey zu Jersey City und auf den Kills, bisher ebenfalls zum Personen- und Kohlenverkehr dieser Bahn benutzt.

Eine Vergleichung der Meilenlängen aller dann in Betrieb befindlichen Bahnen ergiebt Folgendes:

	Miles
Von Chicago nach Buffalo:	
Lake Shore & Michigan Southern	540
Michigan Central via Canada und die Canada Southern	540
Chicago & Grand Trunk mit Grand Trunk of Canada	531
Newyork, Chicago & St. Louis ca.	520
Von Buffalo nach Newyork:	
Newyork Central & Hudson	440
" West Shore & Buffalo ca.	425
" Lake Erie & Western	422
" Lackawanna & Western ca.	415
Von Buffalo nach Boston:	
Newyork Central & Hudson mit Boston & Albany	500
Boston, Hoosac Tunnel & Western etc. ca.	490
Von Chicago nach Newyork:	
Lake Shore & Michigan Southern mit Newyork Central & Hudson	980
Michigan Central & Canada Southern mit Newyork Central & Hudson	980
Newyork, Chicago & St. Louis mit Newyork, Lackawanna & Western, ca.	935
Newyork, Chicago & St. Louis mit West Shore & Buffalo ca.	945
Chicago & Atlantic mit Newyork, Pennsylvania & Ohio & Newyork, Lake Erie & Western	974
Chicago & Atlantic mit Newyork, Pittsburgh & Chicago und Central of Newjersey	887
Pittsburgh, Fort Wayne & Chicago mit Pennsylvania und gepachteten Linien	912

Ein Blick auf diese Bahnen und deren gegenwärtigen Zustand und ihre zukünftigen Aussichten wird nicht ohne Interesse sein. Aufzählend die verschiedenen Linien nach ihrer Lage haben wir: 1. die Newyork, Chicago und St. Louis, sich erstreckend von Chicago nach Cleveland und von da nach Buffalo; 2. die Chicago & Atlantic, von Chicago nach Marion, O., sich dort anschliessend an die Newyork, Pennsylvania & Ohio Bahn; 3. die Boston, Hoosac Tunnel & Western von Buffalo nach Schenectady und von da nach dem Hoosac Tunnel; 4. die Newyork, West Shore & Buffalo Bahn, von Buffalo nach Schenectady und von da nach Weehawken; 5. die Newyork, Lackawanna & Western von Buffalo nach Binghampton, sich dort anschliessend an die Delaware, Lackawanna & Western; 6. die Newyork, Pittsburgh & Chicago, von Marion, O., nach Wampum, Pa., und von dort nach Red Bank, dort anschliessend an das System der Newjersey Central in Newyork. Soweit bis jetzt bekannt, hat noch keine Vereinigung zwischen den, die obigen Linien bauenden Bahnen stattgefunden. Nur eine der neuen Linien ist eine directe Bahn von Chicago nach Buffalo, aber drei von ihnen laufen von Buffalo ostwärts.

Das bereits aufgebrachte oder definitiv gezeichnete Capital für diese 6 Linien kann kaum weniger als 65 000 000 D. betragen und dennoch sind davon offen an den Markt gebracht und zur Subscription für das Publikum nur offerirt: 6 000 000 D. Obligationen, diejenigen der Chicago & Atlantic Bahn, welche unter der Obhut der Erie Bahn, als eine westliche Verbindung derselben, hergestellt wird. Alles Capital für die übrigen Strecken ist durch Privatsubscription von Capitalisten übernommen, oder, was ungefähr dasselbe ist, durch die Intervention von Baugesellschaften, welche die Papiere der von ihnen zu bauenden Linien in Zahlung nehmen.

Der Bau der Newyork, Chicago & St. Louis Bahn ist bereits soweit vorgeschritten, dass ihre Eröffnung während oder Ende des Sommers 1882 gesichert erscheint. Dieselbe wird demnächst in starke Concurrenz nicht allein für den Durchgangsverkehr, sondern auch für den Localverkehr kommen mit der Lake Shore & Michigan Southern Bahn und verspricht bei nur 25 000 D. pro Mile zu verwendendem Capital ein vortheilhaftes Unternehmen zu werden. Doch ist kaum anzunehmen, dass dies Capital hinreichen wird, um jene Concurrenz kräftig durchzuführen.

Die Chicago und Atlantic Bahn kann kaum als eine selbstständige betrachtet werden, da sie unter den unmittelbaren Auspicien der Newyork, Lake Erie und Western und der Newyork, Pennsylvania und Ohio Bahnen gebaut wird, um diesen beiden eine gerade Linie nach Chicago von Marion, O., 257 Miles, zu verschaffen. Auch deren Bau ist soweit vorgerückt, dass sie im Jahre 1882 wird in Betrieb gesetzt werden können. Die Obligationen dieser Bahn werden von den genannten beiden grossen Gesellschaften in gewisser Weise garantirt.

Die Boston, Hoosac Tunnel und Western Bahn soll von Buffalo nach dem Hoosac Tunnel, Mass., gehen, ihr Bau ist bereits beendet von Schenectady nach der Massachusetts Staatslinie und ist auf den übrigen Strecken lebhaft im Gange. Ihre völlige Vollendung kann aber nicht vor zwei Jahren von jetzt ab erwartet werden.

Das grösste Unternehmen von allen Trunklinien ist die Newyork, West Shore und Buffalo Bahn. Dieselbe wird sich erstrecken von den Docks und dem Tunnel zu Weehawken, und mittelst der (angekauften) früheren Jersey City und Albany Bahn nach Haverstraw, von da den Hudson entlang, durch den jetzt vollendeten West Pointtunnel nach Cornwall, und von dort über Athens direct nach Schenectady führen, mit einem Zweige nach Albany und von Schenectady nach Buffalo. Man sagt, dass diese Gesellschaft das Eigenthum der Newyork, Ontario und Western angekauft habe, doch ist noch nichts Näheres darüber bekannt. Der von der North River Baugesellschaft ausgeführte Bau wird nicht vor Schluss des Jahres 1883 beendet werden.

Die nach der Lage nächstfolgende Buffalolinie der Delaware, Lackawanna und Western Bahn dehnt sich von Binghampton nach Buffalo aus; dieselbe wird voraussichtlich im Sommer 1882 fertig werden und in scharfe Concurrenz treten mit der Newyork, Lake Erie und Western Bahn, deren Linien auf viele Meilen parallel gehen. Mit ihrer Betriebseröffnung treten sofort die Docks und Stationseinrichtungen der Delaware, Lackawanna und Western Bahn als neue Bewerber um den westlichen Trunklinienverkehr auf.

Die letzte, südlichste, der gedachten Linien, die Newyork, Pittsburgh und Chicago Bahn soll mit der Centralbahn von Newjersey und ihren Anschlussstrecken in Pennsylvanien einen neuen Ausgangsweg für westliche Producte bilden. Diese Route erscheint weniger sicher, compact und homogen als die anderen. Von Newyork über Tamanend, Pa., Williamsport nach Red Bank, Pa., — ca. 400 Miles — und weiter nach Marion, O., — 165 Miles — führend, berührt sie das Gebiet einer Anzahl anderer Bahnen und wird am Schlusse des Jahres 1882 in Betrieb gesetzt werden können.

Welch' einen Umfang werden dann am 1. Januar 1884, wenn all' diese Linien vollendet sind, die Facilitäten der Trunklinien erreichen? Kurz gesagt, wird es zwei wichtige Bahnen, unter starker Verwaltung, hinzukommend zu den östlichen Linien von Chicago, geben: die Newyork, St. Louis und Chicago und die Chicago und Atlantic Bahn; drei neue Linien werden den östlich von Buffalo gehenden hinzugefügt werden: die Boston, Hoosac Tunnel und Western, die Newyork, West Shore und Buffalo und die Newyork, Lackawanna und Western; eine neue Linie wird gebildet von Marion, O., nach Red Bank, Pa.: die Newyork, Pittsburgh und Chicago, sich verbindend mit der Centralbahn von Newjersey und ihren verbündeten Strecken; drei neue Endstationen für westliche Frachten werden entstehen auf dem Jerseyufer gegenüber der Stadt Newyork.

(Nach dem „Financial Chronicle".)

Der Verkauf von Staatsländereien in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika im Jahre 1880|81.

Wir wissen, dass die Amerikaner dem Grundsatze huldigen: Baue nur Bahnen, so wird sich die Cultur und der Verkehr schon finden, und dass sie nie mehr als gerade in den letzten beiden Jahren hiernach gehandelt haben. Tausende von Meilen Eisen-

bahn sind in die noch unwirthbaren Gegenden des fernsten Westens vorgetrieben, immense Capitalien sind in speculativer Weise angelegt und Alles wartet auf die Cultur, die kommen soll, um den für die Prosperität der Bahnen nothwendigen Handel und Verkehr zu entwickeln. Träger der Cultur sind die aus allen Welttheilen heranziehenden Colonisten, wozu unser Deutsches Vaterland von jeher vielleicht das grösste Contingent gestellt hat. Der Zuzug hat gegenwärtig eine nie geahnte Höhe errreicht, und ihm entspricht thatsächlich der Fortschritt in der Urbarmachung des Landes, wie wir aus einem der „Railroad Gazette“ entnommenen Berichte der General Land Office ersehen. Hiernach betrug der Verkauf an Staatsländereien:

1871	5 990 308 Acres*)
1875	3 565 988 „
1879	8 650 219 „
1880	9 166 918 „
1881	10 759 107 „

Vergegenwärtigt man sich in diesem elfjährigen Zeitraum die guten und bösen Tage der Eisenbahnen, so treffen dieselben genau mit dem Wachsen und Fallen des Verkaufs von Ländereien und damit der Urbarmachung bisher unbewohnter Gegenden zusammen. Staatsländereien werden in Grössen von 80 bis 160 Acres auf jedes Familienoberhaupt verkauft. Rechnet man im Durchschnitt des letzten Jahres pro Familie 100 Acres, so müssten in dieser Zeit 107 600 neue Farmen gegründet sein. Die Grösse einer solchen Fläche genügt im Allgemeinen für die Begründung eines Hausstandes, zumal die Colonisten meist junge Leute sind und erst im Begriff, sich eine Existenz zu gründen. Es ist natürlich, dass die Bebauung der gesammten angekauften und im rohesten Zustande der Uncultur befindlichen Fläche erst nach mehreren mühevollen Jahren erreicht werden kann, weshalb weiter angenommen werden darf, dass jede Farm im Laufe des ersten Jahres wohl nicht mehr als 40 Acres urbar macht, wonach schätzungsweise 3 Millionen Acres von den verkauften 10 760 000 Acres Staatsländereien im letzten Jahr unter den Pflug gebracht sein würden.

Man sieht, dass nicht alles verkaufte Land gleich zum cultivirten gerechnet werden kann, und dies um so weniger, als sehr viele und oft kleine Capitalisten bei dem ersten Verkauf der Staatsländereien zum Grundpreise von 1,25 Dollar pro Acre ihre Gelder auf Speculation anlegen und das Land viele Jahre unbebaut liegen lassen. Die Regierung ist in jüngster Zeit dieser Art von Speculation entgegengetreten, indem sie die Ländereien für eine gewisse Reihe von Jahren nur als freie Wohnstätten verkauft, so dass gegenwärtig — im Westen wenigstens — die einzigen grossen Landbesitzer nur die Eisenbahnen oder diejenigen Landgesellschaften sind, welchen Schenkungen an Eisenbahnländereien übertragen wurden. Immerhin muss die Zunahme in dem Verkauf der Staatsländereien als ein Anzeichen für die Ausdehnung der Agricultur angesehen werden.

Allen Staaten voran steht Dakota, welches im letzten Jahre 2 673 000 Acres verkaufte, also nach obigen Schätzungen einen Zuwachs von 26 bis 27 000 Farmen erfahren hat. Im Allgemeinen rechnet Dakota zu einer Staatengruppe, deren drei andere Mitglieder Minnesota, Nebraska und Kansas sind; sie verkauften zusammen 5 994 000 Acres, d. h. etwa 55,7 pCt. von der gesammten im letzten Jahre verkauften Anzahl.

Weiter östlich liegen die beiden Staaten Nord-Michigan und Wiskonsin, in denen in den letzten 40 bis 50 Jahren die Nachfrage nach Staatsländereien nur schwach war, weil das Land dicht bewaldet ist und die Cultur deshalb viele Arbeit erforderte, ohne einen Marktpreis für das Holz zu finden. In jüngster Zeit hat sich das geändert; der Eisenbahn, vorzugsweise erbaut für Zwecke des Holzgeschäfts, sind Colonisten gefolgt; die Bevölkerung ist beträchtlich gewachsen, und die Cultur verspricht, diese bisher wenig bewohnten Gegenden in einen blühenden Landstrich zu verwandeln. Der Verkauf von Staatsländereien hat in den beiden letzten Jahren eine Zunahme von 397 000 auf 776 000 Acres, also um 161 pCt. erfahren. In beiden Staaten besitzen die Eisenbahnen noch bedeutende Ländereien, aus deren Verkauf sie zweifellos einst grossen Gewinn ziehen werden.

Es folgt die Staatengruppe an der Pacifischen Küste mit Californien, Oregon und Washington mit einem Verkauf von 1 300 000 Acres im letzten, gegen 746 000 Acres im vorletzten Jahre, also einer Zunahme von 77 pCt. Der grösste Theil des besten Landes von Californien befindet sich in unermesslichen Strecken im Privatbesitz.

Die fünf Südstaaten Florida, Alabama, Mississippi, Louisiana und Arkansas weisen im letzten Jahr einen Verkauf von 1 517 000 Acres gegen 481 000 Acres im Vorjahr nach, also die ganz ungewöhnliche Zunahme von 215 pCt. Die Staatsländereien sind meist stark bewaldet oder liegen als Grasplätze da und es scheint, als ob die Käufer hierauf einen ganz besonderen Werth legen.

Wir kommen jetzt zu der grossen innern Staatengruppe, welche Montara, Wyoming, Colorado, Neu-Mexiko, Arizona, Utah, Nevada und Idaho umfasst; ein dünn bevölkertes Territorium mit weiten Grasländereien, und ungeheuren, wüsten Gebirgsgegenden, in denen sehr werthvolle Minen liegen, aber nur zerstreute Landflächen, welche sich für den Ackerbau eignen. Innerhalb der letzten drei Jahre sind in diesen Gegenden sehr viele Eisenbahnen gebaut, und auch die Bevölkerung, welche sich mit dem Bergbau und der Viehzucht auf den Weiden beschäftigt, hat stark zugenommen. An Staatsländereien wurden im Vorjahr 514 000, im letzten Jahr gegen 1 000 000 Acres verkauft, so dass die Zunahme etwa 94 pCt. betrug. Der Gesammtverkauf der drei letzten Jahre betrug 2 100 000 Acres, reichte also hin für die Gründung von etwa 22 000 kleinen Farmen. Wie sich die fernere Zukunft dieser Länder gestalten wird, lässt sich nicht sagen, weil ein grosser Theil des Landes noch nicht vermessen ist.

*) 1 Acre = 4 046,7 qm.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 2. Januar. (Zur Jahreswende. Berliner Stadtbahn. Abonnement auf Staatsbahnen. Deutsch-Oesterreichische Tarife. Eisenbahnconferenz in Bromberg. Thüringische Bahn. Gotthardtunnel. Couponprocess in Frankfurt a/M.)

Für den künftigen Kulturhistoriker wird vielleicht unter allen Ereignissen des Jahres 1881 eines am wichtigsten sein, welches mit eigentlichen historischen Thaten Nichts zu thun hat: die elektrische Ausstellung in Paris. Ziemlich genau zu der Zeit, wo die Dampfmaschine ihr 100jähriges Jubiläum gefeiert hatte, wurde durch einen symbolischen Act das Jahrhundert des Dampfes ausgeläutet und das Jahrhundert der Elektricität eingeläutet. Ob der Dampf seiner Würde, die erste treibende Kraft der Welt zu sein, entsagen und einem Rivalen weichen muss, der Höheres verspricht, dafür wird vielleicht das beginnende Jahr bereits sichere Anzeichen bieten. Das Jahr 1882 beginnt und schliesst mit einem Sonntage; dass es einen festlichen Charakter tragen werde, ist nach den den Jahreswechsel begleitenden Zeichen indessen nicht anzunehmen. In den grossen Staaten und bei den grossen Völkern des Welttheils hat man fast allenthalben die Empfindung, unter ausserordentlichen, zum Theil schwankenden und unhaltbaren Verhältnissen zu leben. Was speciell das Eisenbahnwesen im vorigen Jahre betrifft, so ist dort fast nur ein Moment massgebend gewesen: die Frage der Verstaatlichung. Es ist bekannt, dass diese Frage nicht blos in Preussen und Deutschland, sondern auch in Oesterreich und Ungarn im Laufe des Jahres in den Vordergrund getreten ist und so sind auch speciell in Actionärkreisen für alle Eisenbahnen, welche dabei irgendwie in Betracht kommen konnten, für Oesterreichische ebensowohl wie für Deutsche, nur diejenigen Nachrichten von Belang gewesen, welche sich auf Verstaatlichung oder Nichtverstaatlichung bezogen. Niemals zuvor sind die Betriebsausweise der Eisenbahnen so vollständig unbeachtet geblieben als jetzt, und so sehen wir, dass z. B. die Bergisch-Märkischen Eisenbahnactien im Laufe des Jahres steigenden Cours verfolgten, obschon fast jeder Monat einen mehr oder minder bedeutenden Ausfall in den Betriebseinnahmen brachte. Wenn wir das vorausschicken, so haben wir zu gleicher Zeit das fast allein massgebende Moment bezeichnet, welches in der Coursstatistik der Eisenbahnactien vom Anfang und Ende des Jahres zu Rathe gezogen werden muss. Die Coursentwickelung der hauptsächlich in Betracht zu ziehenden Eisenbahnactien ergiebt sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung:

	Cours vom 3. Jan.	Cours vom 31. Dec.
Aachen-Mastrichter	33,30	45½
Altona-Kieler	156	203½
Aussig-Teplitzer	224	244
Bergisch-Märkische	115	123
Berlin-Anhalter	120	148⁹⁄₁₀
Berlin-Görlitzer	26	30,20
Berlin-Hamburger	231	318
Böhmische Westbahn	107¼	137,50
Breslau-Freiburger	110½	95,10
Dux-Bodenbacher	94¼	147
Elisabeth Westbahn	88	92,80
Franz-Josefbahn	79	83,25
Galizier	122	133,40
Halle-Sorauer	26,60	18,10
Kaschau-Oderberger	58,20	62,75
Kronprinz Rudolfbahn	72	74,20
Märkisch-Posener	30,70	31,90
Mainz-Ludwigshafener	94,40	99,60
Mecklenburger	150	167,90
Oberschlesische	201	263,75
do. Lit. B.	163½	208
Oesterreichische Nordwestbahn	333	394
do. Elbethalbahn	435	444
do. Staatsbahn	479	562
do. Südbahn (Lomb.)	182	252
Ostpreussische Südbahn	47	58,50
Rechte-Oderuferbahn	151	176,75
Rhein-Nahebahn	20	14,75
Thüringer	175	214,75

Ueber die erste Probefahrt auf der Berliner Stadtbahn berichtet das „Centralblatt der Bauverwaltung": Am 29. d. Mts. fand im Beisein des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten auf der Berliner Stadtbahn die erste Probefahrt statt, an der sich mehrere Mitglieder des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin und der Stadtbahndirection betheiligten. Der als Normalzug zusammengesetzte, aus Tenderlocomotive, einem Wagen dritter, einem Wagen zweiter und einem Schlusswagen dritter Classe bestehende Zug nahm seinen Ausgang vom Potsdamer Bahnhof, fuhr über Tempelhof zum Schlesischen Bahnhof, von da auf den Localgeleisen der Berliner Stadtbahn bis zur Station Westend (bei Charlottenburg) und dann zurück bis zur Station Friedrichstrasse. Durch zwei seitlich am Zuge angebrachte Schilder war derselbe als „Südringzug" für die Strecke „Potsdamer Bahnhof-Schlesischer Bahnhof-Westend" bezeichnet, ausserdem trug die Locomotive am Kopf über den Buffern diese letztere Bezeichnung nochmals in grosser Schrift auf weisser Tafel. Die Geleise der Stadtbahn, sowohl die Local- wie die Externgeleise, sind gegenwärtig vollständig fertig gestellt, und die zunächst zu benutzenden Geleise für den Localverkehr sind nur durch die Gerüste zur Aufstellung der beiden grossen Bahnhofshallen an den Stationen Alexanderplatz und Friedrichstrasse theilweise noch gesperrt. — Die Fertigstellung beider Hallen wird indessen nur noch kurze Zeit in Anspruch nehmen, so dass die Eröffnung des Localverkehrs in wenigen Wochen zu erwarten steht. Ein bestimmter Termin hierfür lässt sich augenblicklich zwar noch nicht angeben, weil der Fortgang der Arbeiten selbstredend in erster Linie von der Fortdauer einer günstigen Witterung abhängig ist. Man kann aber schon heute mit Bestimmtheit übersehen, dass der für die Eröffnung in Aussicht genommene Zeitpunkt — Ende Januar oder Anfang Februar 1882 — wird innegehalten werden können. Nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten würde sich nöthigenfalls wohl noch ein früherer Termin erreichen lassen; im vorliegenden Falle ist es aber von besonderer Wichtigkeit, dass dem Bettungskörper der Bahn reichliche Zeit gelassen wird, um sich gehörig zu setzen und zu festigen, damit die Unterhaltungsarbeiten an den Geleisen in der ersten Zeit nach der Betriebseröffnung auf das geringste Mass beschränkt und allen Betriebsstörungen, die durch Reparaturen oder Stopfarbeiten entstehen könnten, vorgebeugt wird. Diese Consolidirung der Oberbaubettung wird durch den um Mitte Januar beginnenden und bis zur Eröffnung fortzusetzenden Probebetrieb, bei welchem die Züge in der für den späteren Betrieb festgestellten Weise fahrplanmässig und mit vollem Personal fahren, noch wesentlich gefördert, und den Zug- und Locomotivbeamten wird hierbei gleichzeitig Gelegenheit gegeben, sich in die neuen und eigenartigen Verhältnisse des Stadtbahnbetriebes vorher gründlich einzuarbeiten. (Einen ausführlicheren Originalbericht über die Berliner Stadtbahn werden wir in den nächsten Nummern zum Abdruck bringen. Die Redaction.)

Bezüglich des Abonnements auf den Staatsbahnen ergeht folgende offiziöse Berichtigung: „Die „Voss. Ztg." vom 22. v. Mts. vergleicht einige der für den inneren Stadtbahnverkehr einzuführenden Personentarifsätze mit den zur Zeit im Vorortsverkehr auf der Potsdamer Bahn geltenden Jahresabonnementstarifen, ein Vergleich, der selbstverständlich dahin ausfallen musste, dass den ersteren Tarifen höhere Einheitssätze zu Grunde liegen als den letzteren. Im Anschluss hieran erweckt sie bei ihren Lesern die Vorstellung, als sei die Einführung von Retour- und Abonnementsbillets auch im Vorortsverkehr der Berliner Stadtbahn nicht beabsichtigt, ja sie insinuirt sogar, dass eine nicht unbeträchtliche Erhöhung der Abonnementsbillets zwischen Berlin einerseits und Friedenau, Steglitz, Lichterfelde und Zehlendorf andererseits in Aussicht genommen werde. Die thatsächliche Unrichtigkeit letzterer Behauptung haben wir bereits hervorgehoben. Ebenso entbehrt aber auch nach guter Quelle die erstere Annahme jeder thatsächlichen Grundlage. Im Vorortsverkehr der Stadtbahn werden nicht nur Retour- und Abonnementsbillets mit ermässigten Preisen, sondern vor Allem auch ausserordentlich billige Arbeitertages- und Wochenbillets zur Einführung gelangen".

Die Umarbeitung der Tarife im Deutsch-Oesterreichischen Verkehr scheint regierungsseitig endgiltig abgelehnt zu sein. In der „Voss. Ztg." lesen wir darüber: In der am 27./28. Septbr. 1881 zu Dessau abgehaltenen Deutsch-Oesterreichischen und Deutsch-Ungarischen Eisenbahnverbandsconferenz über einen Antrag der Preussischen Staatsbahnen auf Frachtermässigungen für die wichtigeren Artikel im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Hamburg gegenüber der Concurrenz auf der Elbe wurde eine Einigung nicht erzielt, weil die Oesterreichischen Bahnen zu einer Frachtermässigung, welche nur die Bekämpfung der Elbeconcurrenz bezweckte, die Hand nicht bieten, sondern nur eine Umarbeitung der Tarife auf Grundlage der bis Ende 1879 bestandenen Tarife für den gesammten Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband zugestehen wollten, die Preussischen Staatsbahnen aber letztere mit Rücksicht auf die Wirthschaftspolitik des Deutschen Reiches glaubten ablehnen zu müssen. Die Preussischen Privatbahnen hatten sich hierbei jedoch nicht beruhigt und die Direction der Berlin-Hamburger Bahn beauftragt, Namens der übrigen die Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten darüber herbeizuführen, ob die Umarbeitung der Tarife auf der von den Oesterreichischen Bahnen vorgeschlagenen Basis erfolgen dürfe. Hierauf ist nun ein ablehnender Bescheid des Ministers erfolgt und zwar auch bezüglich derjenigen Routen, an welchen Preussische Staatsbahnen oder unter Preussischer Staatsverwaltung stehende Privatbahnen nicht betheiligt sind, weil die Bedenken, welche aus Gründen der allgemeinen Handelspolitik gegen eine Ermässigung der Tarife sowohl für sämmtliche als auch für einzelne Artikel bestanden, mit gleichem Gewicht bei den Preussischen Privat- wie Staatsbahnen zutreffend seien. Wenn das Bedürfniss der Ermässigung für einzelne Artikel vorliege, so sehe der Minister bestimmten, ziffermässig, sowie in Bezug auf die betheiligten wirthschaftlichen Interessen zu begründenden Anträgen entgegen.

Die 13. ordentliche Eisenbahnconferenz der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg mit Vertretern der anschliessenden Privatbahnen und der kaufmännischen und landwirthschaftlichen Corporationen wird am 19. Januar in Bromberg stattfinden. Auf der Tagesordnung stehen u. A. Anträge auf Einführung dreitägiger Retourbillets zwischen Danzig und Bromberg, auf Ausgabe eines durchgehenden Retourbillets für längere Strecken, Ausgabe von selbstständigen Saison- und Rundreisebillets für die Ostbahn, Einstellung bis Berlin durchgehender Wagen III. Classe in den Schnellzug Danzig-Stolp-Stettin-Berlin, Einstellung des Butterwagens in den Hinterpommerschen Zug Danzig-Stettin am Freitag (statt bisher am Sonnabend), ferner Anträge der Kaufmannschaften zu Danzig, Berlin, Elbing, Stolp etc. in Betreff der Be- und Entladefristen für Güter, Besprechung des Sommerfahrplans, Tarifangelegenheiten etc.

Die Ueberleitung der Thüringischen Eisenbahn in den Besitz Preussens ist bislang bei den Landtagen von Weimar, Meiningen, Gera und Rudolstadt eigentlichen Schwierigkeiten nicht begegnet, man hat in diesen vier Staaten die Genehmigung mit mehr oder weniger Befriedigung kurzer Hand ertheilt. Ein Gleiches schien vor dem Feste in Gotha geschehen zu sollen, da auch hier die Finanzcommission die Zustimmung zu den Staatsverträgen beantragt hatte, als ein Antrag des Abg. Grosch die Uebernahme der Gotha-Ohrdrufer Bahn als Bedingung der landständischen Genehmigung proponirte, welcher Antrag dem Landtage sympathisch war. Der Regierungscommissar erklärte jedoch, dass die Preussische Regierung mitgetheilt, dass sie auf diese Bedingung niemals eingehen werde, selbst wenn dadurch die Uebernahme der Thüringischen Eisenbahn zum Scheitern gebracht würde. Darauf hat der Landtag die Sache nochmals der Finanzcommission überwiesen und ist die Angelegenheit alsdann im Sinne des Vertrages von dem Gothaischen Landtage erledigt worden. Für die Inhaber von Stammactien Lit. A., deren Interesse vorwiegend bei der Verstaatlichung in Frage kommt, enthält, wie wir recapitulirend hervorheben wollen, der Vertrag folgende wesentliche Bestimmungen: „Betrieb, Verwaltung, das gesammte bewegliche und unbewegliche Vermögen der Thüringischen Eisenbahn geht ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten in den Besitz des Preussischen Staates über; die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1882 ab Verwaltung und Betrieb der zur Zeit für alleinige Rechnung der Actien Lit. A. und Lit. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft verwalteten Eisenbahnen für Rechnung des Preussischen Staates erfolgen. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft überlässt den Reinertrag der für alleinige Rechnung der Stammactien Lit. A. verwalteten Strecken des Jahres 1881 dem Staate für den Betrag von 4 214 409 *M.* gleich 9½ pCt. des Stammactiencapitals Lit. A. Die Ausgleichung soll derart erfolgen, dass ein etwa vorhandener Ueberschuss über diesen Betrag dem Reservefonds zugeführt, ein etwa daran fehlender Betrag diesem entnommen wird. — Der Staat gewährt den Inhabern der Stammactien Lit. A. eine feste jährliche Rente von 8½ pCt. des Nominalbetrags der Actie. Der Betrag der festen Rente von 8½ pCt. wird mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Bei der Abstempelung zahlt der Staat auf jede dieser Actien einen einmaligen Betrag von 5 *M.* Die Zahlung der festen Rente erfolgt halbjährlich, am 2. Januar und 1. Juli des nächstfolgenden Rechnungsjahres, gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons, in Erfurt und Berlin. Für je vier Stammactien Lit. A. gewährt der Staat Staatsschuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe im Betrage von 2 550 *M.* — Soweit der Vertrag über die financielle Seite der Abfindung der Inhaber der Stammactien Lit. A. — Demnach gestaltete sich der Werth der Stammactien wie folgt:

Cours der vierproc. Staatsanleihe 100¾ — mit 8½ pCt. —	214 pCt.
Dividende für 1881 9½ pCt.	9½ „
	223½ pCt.
per 100 *M.* Actie A. × 3	670½ *M.*
hierzu Prämie	5 „
mithin für 300 *M.* (100 Thaler) . . . . die Actie A.	675½ *M.*

Selbstverständlich bleibt der Dividendenschein über 9½ pCt. pro 1881 in dem Besitze Desjenigen, welcher bis einschliesslich den 31. December Inhaber der Actie Lit. A. ist. Die Actionäre können mit der proponirten Abfindung sehr wohl zufrieden sein, wie andererseits aber auch der Preussische Staat eine gute Acquisition mit der trefflich situirten Thüringischen Bahn macht, da von dem Stammactiencapitale ad 45 Millionen Mark thatsächlich 21 Millionen Mark den Amortisationen etc. resp. dem Staate zu gute kommen.

Ueber die Probefahrt durch den Gotthardtunnel geht der „N. Zür. Ztg." aus Airolo vom 29. v. Mts. folgendes Telegramm zu: Heute fand die offizielle Kollaudation des Gotthardtunnels statt. Die Arbeiten im grossen Tunnel und auf den Ausgangsstationen Göschenen und Airolo waren am 24. December Abends bis auf unbedeutende Nacharbeiten fertig, so dass mit der Controle des lichten Raumes des Tunnels am gleichen Tage Mittags begonnen werden konnte. Unter der Leitung des Eidgenössischen Controlingenieurs wurde ein aus Latten angefertigtes Tunnelprofil auf einem Rollwagen durch den Tunnel gestossen. Die Passage geschah anstandslos. Gleich darauf fuhr die Locomotive mit den Ingenieuren von Göschenen nach Airolo; Nachts 10 Uhr fuhr die Locomotive mit Personen- und Güterwagen zum Nordportal zurück. In den Tagen vom 25., 26., 27. und 28. December durchkreuzte zur Inspicirung täglich ein Zug in jeder Richtung anstandslos den Tunnel mit einer Fahrgeschwindigkeit von 35—50 Minuten. Am 27. Abends nahmen an der Fahrt Theil seitens der Eidgenossenschaft die Bundesräthe Bavier und Welti, der Gotthardbahnpräsident Zingg, Oberingenieur Bridel, das technische Tunnelpersonal und die Eidgenössischen Gotthard - Controlingenieure. Nach zweistündigem Aufenthalt erfolgte die Rückfahrt nach Göschenen. Die bundesräthliche Abordnung reiste am 28. December nach Bern zurück. Die eigentliche offizielle Kollaudation erfolgte heute den 29. December unter der Leitung des Gotthardinspector Dapples von Bern. Der Zug, aus Maschine und drei Wagen bestehend, fuhr sehr langsam wegen der genauen Untersuchung des Mauerwerkes. Ein längerer Aufenthalt wurde bei der blähenden Strecke (2 800 Meter von der Nordseite) gemacht. Nach vierstündiger Fahrt erfolgte die Ankunft in Airolo um 11 Uhr. Das einstimmige Resultat ist, dass der auf der ganzen Strecke von 15 000 Meter auf das Solideste aufgemauerte Gotthardtunnel dem sichern Betrieb übergeben werden kann. Die Passage ist in jeder Beziehung gefahrlos, von Beschwerden über Rauch oder schlechte Ventilation ist nichts zu bemerken. Die Wagenthüren und Fenster bleiben geschlossen und es verursacht die hohe Temperatur in der Mitte des Tunnels keinerlei Hindernisse. Für Beleuchtung ist auf jeden Kilometer eine grosse Lampe mit Distanzangabe angebracht. Es war angeordnet, dass jederlei Festlichkeiten unterbleiben bis zur Eröffnung der ganzen Linie am 1. Juni 1882. Bei Ankunft jeden Zuges zeigt sich die Landbevölkerung massenhaft an den Bahnhöfen, die Züge anstaunend. Nach achtundeinhalbjährigem regen Verkehr scheinen die Dörfer Göschenen und Airolo wie ausgestorben. Am Neujahr findet die definitive Betriebseröffnung statt. Der Güter- und Postverkehr werden lebhaft werden. Die Anfuhren zum Transport durch den Tunnel haben bereits begonnen. Bei der heutigen Fahrt war der Italienische Gesandte in Bern anwesend.

Ein „Couponprocess" vor dem Frankfurter Landgericht, wo der Prioritätencurator der Elisabethbahn, Dr. Bach, mit seiner Klage gegen die seitens dortiger Prioritätenbesitzer erfolgte Beschlagnahme von Fahrbetriebsmitteln der Elisabethbahn abgewiesen worden, ist schon früher kurz erwähnt worden. Aus dem Wortlaut der Entscheidung wird jetzt folgendes Nähere bekannt: Der Gerichtshof erklärt zunächst, er habe der Auffassung der Beklagten, dass das Verhältniss der ausserhalb Oesterreich wohnenden Prioritätengläubiger, welche von dem Recht, die fällige Couponszahlung an einer ausländischen Zahlstelle zu fordern, Gebrauch gemacht haben, an und für sich nicht dem Oesterreichischen Curatorengesetz unterworfen sei, sich nicht anschliessen können. Das Gericht gehe davon aus, dass die Obligationen ihren Hauptsitz in Oesterreich haben, daher die Rechtsverhältnisse, die sich aus denselben ergeben, nach dem Oesterreichischen Gesetze zu beurtheilen seien. Der Gerichtshof sei nicht der Ansicht, dass das Oesterreichische Curatorengesetz lediglich nur auf die neuesten Emissionen Anwendung finde, das Gesetz solle vielmehr rückwirkend sein, also auch die früher erfolgten Emissionen treffen; das ergebe sich aus der Absicht des Gesetzes, aus dem nahe verwandten Gesetz über die Pfandbriefe und aus einem reichsgerichtlichen Urtheil. Die Beklagten haben ferner die Legitimation des Curators bestritten; diesen Einwand, soweit er die formelle Legitimation trifft, weist der Gerichtshof zurück, erkennt ihn aber in materieller Hinsicht an. Dieser Grund, so führt das Urtheil weiter aus, würde zur Abweisung der Klage genügt haben, weil dem Kläger die materielle Legitimation entzogen worden sei. Mit Rücksicht auf die principielle Wichtigkeit der Sache aber hatte das Gericht es für wichtig erachtet, auch in materieller Beziehung die Frage zu prüfen. Im Oesterreichischen Gesetz sei allerdings bestimmt, dass die Anlage einer Bahn als bücherliche Einheit aufzufassen sei und dazu alles zum Fahrbetrieb gehörende Material gehöre. Kläger sei zunächst davon ausgegangen, dass auf Grund dieser Bestimmung auch dem mobilen Betriebsmaterial die Immobiliarqualität beigelegt werde, wenigstens dass das Betriebsmaterial als eine Pertinenz der Immobilien angesehen werden müsse. Dies könne nicht als richtig anerkannt werden. Die Bestimmung des Oesterreichischen Gesetzes enthalte weiter nichts, als dass eine ideelle Vermögensgesammtheit gebildet werde, welche dazu dienen solle, ein einheitliches Verpfändungsobject zu schaffen für die von der Eisenbahn zu gewährenden Hypothekarverbindlichkeiten. Es müsse davon ausgegangen werden, dass die Eisenbahnwaggons bleiben was sie seien, nämlich eine bewegliche Sache, und wenn sie die Oesterreichische Grenze überschreiten, als eine bewegliche Sache in einem fremden Staate angesehen werden müssten. Nun könne als allgemeines Recht anerkannt werden, dass bezüglich des Erwerbs von Rechten an bewegliche Sachen nur diejenigen Gesetze massgebend sein können, unter deren Herrschaft die Waggons sich befinden. Im Preussischen Staat seien die Waggons gesetzlich mit Beschlag belegt. Nach dem Deutschen Gesetze werde ein Eigenthumspfandrecht an den Waggons erworben mit dem Augenblick, wo die Waggons die Grenze passiren. Das Hypothekarrecht sei untergegangen, sobald die Oesterreichischen Wagen die Grenze überschritten; es lebt nur auf, wenn die Wagen zurückkommen. Wollte man das nicht zugeben und davon ausgehen, dass die Eisenbahnwaggons überallhin die Immobiliarqualität mitnehmen, so würde dennoch die Klage, wie sie angestellt, nicht gerechtfertigt erscheinen, da sie auf Aufhebung der Pfändung gerichtet ist, während sie auch von jenem Standpunkte aus nur auf Anerkennung des älteren und besseren Pfandrechtes gerichtet werden konnte. Uebrigens spreche für die Auffassung des Gerichtshofes auch die Thatsache, dass bei Verlängerung des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages ausdrücklich eine jetzt wieder aufgehobene Bestimmung bezüglich der Unpfändbarkeit von Eisenbahnmaterial aufgenommen wurde.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem Oberbetriebsinspector R e p s zu Düsseldorf, den Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren U s e n e r in Wiesbaden, L a d e m a n n in Bromberg, M a g n u s, B u s s e und R i t t e r in Berlin, H e y l in Frankfurt a/M., S c h u c h t und S k a l w e i t in Magdeburg, G ö r i n g in Hannover, W o l l a n k e in Görlitz, S c h u l z e in Berlin, B a u m e r t in Memel, Rupertus in Aachen und v o n G a b a i n in Cassel, sowie dem Eisenbahnbetriebsinspector W a g n e r in Wiesbaden ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

Buschtěhrader Bahn. Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 22. December an Stelle des verstorbenen Generaldirectors Kress den bisherigen Betriebsdirector Wilhelm Kretschmer zum Generaldirector ernannt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 28. December 1881. (Elisabeth Westbahn. Betriebseröffnungen und Betriebseinnahmen. Hebung Triests. Militärtarif. Albrechtbahn. Ministerialentscheidungen. Incompatibilität. Personalstatistik. Chodau-Neudek. Südbahn. Zwei Generalversammlungen. Kohn's Jahrbuch. Röll's Steuergesetze. Börsenbericht.)

Das K. K. Handelsministerium hat unterm 27. December 1881 folgende Kundmachung, betr. die Betriebsübernahme der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn durch den Staat veröffentlicht: Auf Grund des Gesetzes vom 23. December 1881 und in Gemässheit des Uebereinkommens vom 24. December 1880 und 28. Januar 1881 wird mit 1. Januar 1882 der Betrieb des gesammten Unternehmens der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn, insbesondere der sämmtlichen der Gesellschaft gehörigen und von ihr betriebenen Eisenbahnen und Nebengeschäfte, darunter das von der Gesellschaft geführte Salzhandelsgeschäft, vom Staate übernommen. Die Führung des Betriebes wird bis auf Weiteres durch die vom Staate bestellte „K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien" besorgt, für welche vorläufig die Einrichtung und Geschäftsordnung der bisherigen Generaldirection der Kaiserin Elisabethbahn fortzubestehen hat. Zum provisorischen Vorstande dieser K. K. Direction ist der bisherige Generaldirector der Kaiserin Elisabethbahn, K. K. Sectionschef a. D. Alois Czedik v. Bründelsberg, bestellt worden, welcher in den Angelegenheiten der Betriebsverwaltung unter Beisetzung seiner Namensunterschrift zeichnen wird: „Der Vorstand der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien". Im Falle der Verhinderung des Vorstandes wird in dessen Stellvertretung der bisherige Centraldirector der genannten Bahn Johann Zelniczek zeichnen: „Für den Vorstand der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien". Das gesammte gesellschaftliche Dienstpersonal tritt mit dem obigen Tage unter die Amtsgewalt des provisorischen Vorstandes der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Pino m. p.

Die Annahme der Westbahn-Vorlage durch das Herrenhaus hat auch die Discussion der weiteren Schritte zur Eisenbahn - Verstaatlichung wieder auf die Tagesordnung gebracht. Dass nunmehr die Rudolfbahn und die Franz-Josefbahn

an die Reihe kommen werden, unterliegt keinem Zweifel. Weniger übereinstimmend sind die Meldungen hinsichtlich der Vorarlberger Bahn. Von offiziöser Seite wird versichert, die Staatsverwaltung habe noch keinen Beschluss in der Sache gefasst und hinzugefügt: eine sofortige Betriebsübernahme durch den Staat sei bei der sparsamen Gebahrung der betreffenden Eisenbahnverwaltung mit Rücksicht auf die Erzielung weitgehender Ersparungen nicht geboten und es werde damit vielleicht bis zum Zeitpunkt der Vollendung der Arlbergbahn gewartet werden.

In der letzten diesjährigen Sitzung des Verwaltungsrathes der Kaiserin Elisabethbahn, welche zugleich die letzte in dem bisherigen Wirkungskreise der Verwaltung vor dem Uebergange des Unternehmens an den Staat war, ersuchte der Generaldirector v. Czedik seine Pensionirung vom 1. Januar 1882 an zu verfügen. Der Verwaltungsrath kam diesem Wunsche nach. Ferner gelangte in dieser Sitzung ein Erlass des Handelsministeriums zur Verlesung, worin dasselbe die Modalitäten der Uebergabe für den 1. Januar kommenden Jahres bekanntgiebt und schliesslich es für wünschenswerth erklärt, dass die Geschäftsführung noch während einiger Zeit in Händen des dermaligen Generaldirectors verbleibe. Herr v. Czedik erklärte, dem Wunsche entsprechen zu wollen. Schliesslich nahm der Präsident, Herr Wilhelm Ritter v. Boschan, der dem Verwaltungsrathe seit dessen Constituirung, das ist seit 26 Jahren angehört, in herzlichen Worten von den einzelnen Mitgliedern Abschied, indem er denselben sowie den anwesenden Regierungsvertretern für die Unterstützung dankte, die sie ihm in allen Fällen zu Theil werden liessen. Der Verwaltungsrath der Elisabethbahn hat vertragsmässig noch so lange zu functioniren, bis die Staatsverwaltung auch das Eigenthum der Bahn erwirbt, allein er giebt mit 1. Januar 1882 den grössten Theil seiner Befugnisse, speciell die Gestion des Betriebes an die Staatsverwaltung ab. Es gehören dem Verwaltungsrathe ausser dem Generaldirector v. Czedik an die Herren: Wilhelm v. Boschan, Präsident, seit dem Jahre 1856; v. Hornbostel seit 1856, Fr. Frhr. v. Sommaruga seit 1857, August Kaulla seit 1861, Alfred Lenz seit 1864, Alfred v. Lindheim seit 1868, Jul. v. Goldschmidt seit 1872, Dr. Scherer seit 1875, v. Gunesch seit 1879, R. Isbary seit 1880, Baron Gödel-Lannoy seit 1881, Dr. v. Mauthner seit 1880, August v. Skene seit 1881. Schon aus dieser Liste ist zu ersehen, welche lange Reihe von Jahren die meisten Mitglieder der Verwaltung angehören, welch reiche Erfahrung und Sachkenntniss in der letzteren vereinigt erscheinen. Der Verwaltungsrath der Kaiserin Elisabethbahn kann sein Regime mit dem Bewusstsein wohl erfüllter Pflicht beschliessen.

Im Monat November 1881 wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben: Am 15. November die 44,1 km lange Localbahn Nimburg(Velelib)-Jičin mit der Abzweigung von Křinec nach Dymokur und am 26. November die 12,5 km lange Localbahn Prag(Nussle)-Modřan der Böhmischen Commercialbahnen. Am 20. November die 7,8 km lange Localbahn von Smidař nach Hochwessely der Oesterr. Localeisenbahngesellschaft.

Im genannten Monat wurden nach dem „Oesterr. Centralblatt" auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 051 859 Personen und 5 443 402 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 471 189 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 039 fl. Im gleichen Monate 1880 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 2 683 603 Personen und 5 048 592 t Güter — 12 216 062 fl. oder pro Kilometer 1 048 fl.; daher resultirt für den Monat November 1881 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 0,9 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis 30. November 1881 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 195 711 498 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 188 260 384 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Periode dieses Jahres 18 483 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 326 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ersten 11 Monate 1881 auf 10 589 fl., gegen 10 273 fl. im Vorjahre, d. i. um 316 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet: pro 1881 auf 11 552 fl., gegen 11 206 fl. pro 1880, d. i. um 346 fl. oder in beiden Fällen um 3,1 pCt. günstiger. Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 11 Monate 1881 pro Jahr ermittelten Kilometererträgnisses ergiebt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen: 1. Kaiser Ferdinands-Nordbahn 38 107 fl., 2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn 34 924 fl., 3. Kaiserin Elisabethbahn (Hauptbahn) 23 897 fl., 4. Galizische Karl-Ludwigbahn (altes Netz) 21 897 fl., 5. Dux-Bodenbacher Eisenbahn 21 079 fl., 6. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn 18 569 fl., 7. Böhmische Westbahn 17 541 fl., 8. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft 16 712 fl., 9. Südbahn-Gesellschaft 16 607 fl., 10. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) 15 260 fl.

Die zur Hebung Triests dem Kaiser und der Regierung überreichte Bittschrift hat ausser der Einführung von Differentialzöllen auf einige Artikel und den zweckmässigen Subventionen für neue Dampfschifflinien noch folgende 3 Petita zum Gegenstande: 1. Die directe und unabhängige Eisenbahnverbindung des Triester Hafens mit der Rudolfbahn und über die Tauern nach einer geeigneten Station der Giselabahn. 2. Eine Staatssubvention oder andere gleichwerthige Massnahmen, damit bis zur Herstellung der angesuchten Bahnlinie die Eisenbahnfrachten auf der Südbahn und Rudolfbahn auf eben jenes Minimalverhältniss herabgesetzt werden können, welches diesen Eisenbahnverwaltungen von der Concurrenz auferlegt wird, gerade als ob die neue directe und unabhängige Bahnverbindung bereits hergestellt wäre, all' dies auch im Verbandverkehre beim Anschlusse an die Hauptadern des Eisenbahnnetzes. 3. Unverzügliche und unbedingte tarifarische Gleichstellung Triests mit Fiume und im Allgemeinen alle jene energischen Massnahmen, welche geeignet erscheinen, die Schäden wettzumachen, welche dem Triester Handel durch die zu Gunsten Fiumes getroffenen Stipulationen und Zugeständnisse, insbesondere neuestens durch den Cartellvertrag zugefügt wurden. Der Kaiser erklärte auch, dass für Triest etwas geschehen müsse und die Oesterreichische Regierung hat der Ungarischen bereits bekannt gegeben, dass sie jenes Cartell der Südbahn mit den Ungarischen Staatsbahnen, betreffend die Theilung des Fiumaner Verkehrs, nicht genehmigen könne. Bekanntlich ist darin bedungen, dass Frachtgüter von Sissek nach Fiume billiger zu verfrachten kommen, als von Sissek nach Triest. Die Ungarische Regierung lässt in ihren Organen erklären, dass sie äussersten Falle den Zweck des Cartells gegen die Südbahn durch den Ausbau der Linie Sissek-Carlstadt erreichen werde.

Für Sendungen an Naturalien für die Garnisonsmenagecommissionen und Wirthschaften lassen die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen laut Beschluss der Directorenconferenz versuchsweise den Militärtarif eintreten, wenn die bezüglichen Frachtbriefe bei der Aufgabe von einer Militärbehörde vidirt werden. Das Versuchsjahr wird vom 1. Januar 1882 ab festgesetzt. Ferner können reisende Militärpersonen auch eine geringere als die ihnen zuständige Wagenclasse zum Militärtarife benutzen.

Die unter staatlicher Betriebsverwaltung stehende Erzherzog Albrechtbahn hat pro 1881 bisher folgende Betriebsdaten aufzuweisen: In der Zeit vom 1. Januar bis Ende August, bis zu welchem Termine die definitiven Buchungen für dieses Jahr gediehen sind, betragen die Ausgaben 329 082 fl. gegenüber 424 198 fl. in der gleichen Periode des Vorjahres; sie sind somit um 95 116 fl. gefallen. Mit Hinzurechnung der provisorischen Aufstellungen werden sich die Ausgaben bis Ende December 1881 auf circa 534 500 fl. erhöhen, somit um rund 112 300 fl. weniger betragen, als im Jahre 1880, welches mit einer Gesammtausgabe von 646 849 fl. abschloss. „Die erzielten Ersparungen erstrecken sich auf sämmtliche Dienstzweige und sind zum Theile durch eine Reduction des Personals, hauptsächlich aber durch eine fortgesetzte öconomische Gebahrung bei der Bahnerhaltung, beim Verkehrs- und commerciellen, dann beim Zugförderungsdienste herbeigeführt." Was nun die Einnahmen anbelangt, so sind dieselben in den ersten acht Monaten dieses Jahres in Folge des Ausbleibens der bedeutenden Getreidetransporte, welche im Vorjahre aus Anlass der Missernte in Ungarn in der Menge von 3 600 Wagenladungen von Lemberg nach Stanislau über die Erzherzog Albrechtbahn nach Ungarn gingen, gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um 108 869 fl. gefallen. Sie betragen 396 641 fl. gegenüber 505 510 fl. in der gleichen Periode des Vorjahres. Der Betriebsüberschuss wird sich sonach in Folge der Ersparungen bei den Ausgaben auf circa 84 600 fl. belaufen und somit trotz der Mindereinnahme um rund 14 700 fl. höher sein, als jener vom Jahre 1880, in welchem derselbe 69 846 fl. betrug.

Folgende Entscheidungen des Oesterreichischen Handelsministeriums in Eisenbahnangelegenheiten sind aus dem Oesterreichischen „Centralblatt für Eisenbahnen" des Jahres 1881 noch nachzutragen: a) Ein Strafgerichtsfall in Folge eines Attentates gegen den die Eröffnung eines Bahnschrankens verhindernden Wächter ist auch vom administrativen und statistischen Standpunkte als Bahnfrevel zu behandeln („Cbl." v. 3/12.). b) Localbahnen können von der Beistellung von Coupées für Damen und Nichtraucher dann enthoben werden, wenn in einem Wagenzuge nur ein Coupée einer bestimmten Wagenclasse vorhanden ist; jedoch darf in diesem Falle im Coupée I. und II. Wagenclasse nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisenden geraucht werden („Cbl." v. 15/12.). c) Ersatzansprüche betreffend Verschlechterung von Wegen in Folge Zufuhr von Materialien für Bahnbauten können nicht nach § 10 lit. c des Concessionsgesetzes bei der administrativen Behörde geltend gemacht werden („Cbl." v. 1/12.). d) Die Vorschreibung von Bergbaubetriebsbeschränkungen behufs Sicherung des Eisenbahnbetriebes ist nach § 6 und 8 der Verordnung v. 2/1. 1859 R.-G.-B. 25 ganz dem freien Ermessen der zur Entscheidung berufenen Landesbehörde überlassen („Cbl." v. 15/10.). e) Die im Interesse der Betriebssicherheit erforderliche Beseitigung von Bäumen in der Nähe der Bahn bildet einen privatrechtlich auszutragenden Ersatzanspruch des Eigenthümers gegenüber der Bahngesellschaft („Cbl." v. 18/10.).

Die Unvereinbarkeit des Abgeordnetenmandates mit der Vorstandschaft oder Leitung von subventionirten Bahnunternehmungen wurde von zwei einander diametral gegenüberstehenden

Fractionen des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses zugleich mit dieser Incompatibilität bezüglich aller leitenden Personen von Erwerbsgesellschaften beantragt, welche mit dem Staate in Geschäftsverbindung stehen oder in Concurs gerathen sind. Nur letzterer Ausschliessungsgrund, nicht aber die katonische Strenge rücksichtlich der gedachten Fachmänner überhaupt könnte gebilligt werden. Die Volksvertretung entzieht sich selbst die Experten; diese Beschränkung des Wahlrechtes könnte nicht aus dem Gesichtspunkte der Möglichkeit einer Interessencollision gerechtfertigt werden; einer solchen sind auch viele andere Abgeordnete ausgesetzt. Es könnte höchstens nach erfolgter Annahme solcher Stellen seitens eines bereits gewählten Deputirten die Frage auftauchen, ob er sich deshalb nicht nochmals der Wahl unterziehen sollte. Auch in Ungarn kann das Incompatibilitätsgesetz nicht in seiner ganzen Schärfe durchgeführt werden.

Die Statistik der im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahndienst beschäftigten Beamten ergiebt Folgendes: Mit Ende 1880 zählte man 12 746 Personen, wovon die Südbahn die grösste Anzahl von 1 662, die Kahlenbergbahn die kleinste Anzahl, 4 Beamte, ernährt. Dazu müssen nun noch die Beamten jener Bahnen zugerechnet werden, welche im Laufe dieses Jahres eröffnet wurden, so der Wien-Aspang, der Bozen-Meraner und der vielen Böhmischen und Mährischen Localbahnen, wodurch die Summe auf 13 500 steigt; rechnet man aber weiters die Hilfsbeamten, so steigt die Zahl auf 16 000, mit den Locomotivführern aber auf 20 000. Wahrhaftig eine stattliche Macht, deren Intelligenz und Arbeitskraft im socialen Leben noch zur erhöhten Bedeutung kommen wird.

Die Eröffnung des Verkehrs auf der Localbahn Chodau-Neudek der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft hat am 21. December stattgefunden. Der Eröffnungszug traf von Chodau nach einstündiger Fahrt in Neudek ein. Die Chodau-Neudeker Bahn durchzieht in ihrem ersten Theile das Braunkohlengebiet von Chodau, Münchhof und Poschetzau. Bei Neurohlau tritt die Bahn in das Thal des Rohlaubaches ein und bietet nun dem Auge eine Fülle von landschaftlichen Schönheiten. Von dem Bahnhofe in Neudek führt ein fast drei Kilometer langer Bahnflügel zu dem Walzwerke des Barons Königswarter. Auch die Spinnerei des Brünner Hauses Lahusen ist durch ein eigenes Geleise mit dem Bahnhofe Neudek in Verbindung. Der Frachtenverkehr auf der Bahn hat bereits bedeutende Dimensionen angenommen.

Ein Sturm auf der Oesterreichischen Südbahn hat am 24. December auf der Strecke St. Peter-Fiume derartig gewüthet, dass zwischen Sapiane-Dornegg bei dem Zuge No. 811 10 Wagen aus dem Geleise gehoben und umgelegt wurden. Von den 18 Passagieren, welche sich im Zuge befanden, haben 4 kaum nennenswerthe Verletzungen erlitten. Die Gewalt des Sturmes mag aus dem Umstande ermessen werden, dass sich unter den umgelegten Fahrbetriebsmitteln 6 beladene Frachtwagen befanden und dass es absolut unmöglich war, die Unfallsstelle zu Fuss zu passiren. Am 25. December waren die Hindernisse beseitigt und wurde um 3 Uhr 45 Minuten Nachmittags der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

In der dritten ausserordentlichen Generalversammlung der Oesterreichischen Localbahngesellschaft bildeten die Anträge auf die Aenderung der Statuten behufs Erhöhung des Actiencapitals von 5 auf 10 Millionen Gulden, sowie auf Ermächtigung des Verwaltungsausschusses, die Höhe und den Zeitpunkt der einzelnen Emissionen zu bestimmen, die Verhandlungsgegenstände. Die Nothwendigkeit der Erhöhung des Actiencapitals wird damit motivirt, dass die Gesellschaft Concessionen für 9 Localbahnen, und zwar für Czaslau-Zawratec, Pecek-Zasmuk, Chodau-Neudek, Smidar-Hochwessely, Olmütz-Cellechowitz, Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod, Königshain-Schatzlar, Czaslau-Mocovic und Brandeis-Celakovic-Mochov, für welche das behördlich genehmigte Anlagecapital die Höhe von 6½ Millionen übersteigt, verliehen wurden, sowie dass für weitere 7 Millionen Baucapital neue Linien ins Auge gefasst wurden, bei welchen die Rentabilität durch Aufrechterhaltung des Systems der Frachtverträge gesichert ist. Die bisher statutenmässig zur Emission zugelassenen Actien im Betrage von 5 Millionen Gulden sind gänzlich begeben. Der Geldbedarf bis zum Schlusse des ersten Semesters 1882 ist hierdurch vollkommen gedeckt. Die Begebung der neu zu emittirenden Actien soll nur successive und nach Massgabe des Bedarfes zu solchen Zeiten erfolgen, in welchen eine vortheilhafte Placirung der Actien sich als möglich erweist. Die bei der successiven Begebung der Actien erzielten Vortheile, und zwar Ersparnisse an Geldbeschaffungkosten oder ein eventuelles Agio sollen einem besonderen Reservefonds der Gesellschaft zufallen. Der Verwaltungsausschuss wird die Frage in Erwägung ziehen, ob das Bezugsrecht den Actionären eingeräumt werden soll. Alle Anträge wurden ohne Debatte angenommen.

Die Actiengesellschaft der Niederösterreichischen Südwestbahnen hielt ihre letzte Generalversammlung. Der vom Obmann des Liquidationsausschusses erstattete Bericht nimmt Bezug auf das mit der Regierung geschlossene Uebereinkommen. Nachdem die factische Uebergabe an die Staatsverwaltung am 7. August 1878 erfolgt ist, hatte der Liquidationsausschuss keinerlei Vermögen zu verwalten, sondern sich nur mit der Abwickelung der verschiedenen Ansprüche an die Gesellschaft zu beschäftigen. Diese Abwickelung ist nun end- und rechtsgültig durchgeführt und nachdem sich das Handelsministerium über Ansuchen des Liquidationsausschusses bereit erklärt hat, die Einlösung der vollleingezahlten Actien mit dem nach dem Uebereinkommen zugesicherten Höchstbetrage von 10 fl. in Banknoten pro Actie veranlassen zu wollen, so habe der Liquidationsausschuss die Generalversammlung einberufen, um die Liquidation auch zum formellen Abschlusse zu bringen. Dem Verwaltungsrathe wie dem Liquidationsausschusse wurde das Absolutorium ertheilt.

Das Eisenbahnjahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie von Ignaz Kohn ist in der 2. Abtheilung des 14. Jahrganges bereits Ende September dieses Jahres erschienen und behandelt ausser den bis zur Mitte des gedachten Monats reichenden Nachträgen zu den historischen Mittheilungen wie in der 1. Abtheilung die Entwickelung unseres Bahnwesens im Jahre 1880. Nicht weniger als 72 Unternehmungen werden in diesem Jahrgange in der verlässlichen, erschöpfenden Weise vorgeführt, welche dem Verfasser in allen Fachkreisen des In- und Auslandes die überaus verdiente Anerkennung erworben hat. Aus der Fülle des Gebotenen möchten wir auf den Excurs über die Arlbergbahn wegen der gelungenen Darstellung ihrer Leidensgeschichte besonders hinweisen. Die „Oesterr. Eisenbahnzeitung" befürchtet wieder, dass wegen Anwachsen des Stoffes selbst die Kraft eines so unermüdlichen Mannes, wie der Verfasser es ist, nicht ausreichen werde. Hoffen wir, dass ihm diese ungeschmälert erhalten bleibt, um die von ihm begründete Historiographie des Oesterreichisch-Ungarischen Bahnwesens noch lange fortzuführen.

Oesterreichische Steuergesetze von Dr. Victor Röll, Rechtsconsulenten-Stellvertreter der Kaiserin Elisabethbahn, betitelt sich eine vollständige Sammlung aller auf directe Steuern Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Judicate, welche nun in einem 1 250 Seiten starken Bande vollendet wurde. Wir haben schon früher auf dieses höchst übersichtlich zusammengestellte Werk des auch auf anderen Gebieten der juristischen Eisenbahnkunde thätigen Verfassers hingewiesen und können uns deshalb auf die Bemerkung beschränken, dass es zwar einerseits durch seinen erdrückenden Inhalt präventiv wirken könnte, wie eine Steuergesetzgebung nicht beschaffen sein soll, andererseits aber — abgesehen von der noch bestehenden Geltung dieser für jeden Oesterreichischen Steuerpflichtigen, daher auch für die Bahnunternehmungen so wichtigen Normen — ein so reiches Material für die vergleichende Gesetzgebung anderer Staaten bietet, dass dieses Werk auch ausser seinem eigentlichen Geltungsgebiete gewürdigt werden darf.

Die Feiertagswoche brachte weichende Course, welchen sich auch die Bahneffecten nicht entziehen konnten. Die Verstaatlichungsbahnen hatten wenig Nachfrage, weil eine nun beseitigte Ministerkrise drohte; Franz-Josef wich auf 194,75, nachdem die einflussreichsten Actionäre deren Selbstständigkeit behaupten wollen; die ungünstige Stimmung beeinflusste auch Nordwest (232) und Elbethal (228,75) trotz steigender Einnahmen; Staats (328) und Süd (146,70) unterlagen ausländischen Realisirungen.

Amerikanische Correspondenz.

Eisenbahnräthe. In ihrer Nummer vom 2. December v. Js. theilt die „Railroad Gazette" die Einrichtung von Eisenbahnbezirksräthen in Preussen und Bayern mit, giebt ein Resumé von den im October v. Js. stattgehabten Verhandlungen der Bayerischen Eisenbahnräthe und schliesst mit der Bemerkung: „Die Thätigkeit dieser Versammlung ist, glauben wir, nur empfehlenswerth. Die Eisenbahnbehörden fragen sie um Rath und beschliessen dann danach, was ihnen am besten erscheint".

Beraubung eines Zuges. Dasselbe Blatt berichtet über eine äusserst freche Beraubung zweier, der „Amerikan Express Co." gehörigen Güterwagen, welche sich am 1. December v. Js. in dem „Cincinnati Express" genannten Zuge befanden. Zwischen Forda und Utika bestiegen Diebe den ersten der beiden Wagen, erbrachen mit augenscheinlich vieler Mühe die Thür und warfen den Inhalt zur Seite der Bahn hinunter. Auf der nächsten Station wurde das Geschehene entdeckt und seitens der Beamten jener Gesellschaft sofort Nachsuchung am Bahnkörper entlang veranlasst. Den grössten Theil der geraubten Sachen fand man auf den Böschungen der Bahn noch vor und einer der Diebe wurde ermittelt und festgenommen.

Die Newyorker Hochbahnen haben bei 32 Miles (37,5 km) Länge 161 Stationen, 203 Maschinen, 612 Wagen und lassen täglich 3 480 Züge ab. Beschäftigt sind dabei 3 274 Mann, davon 309 Locomotivführer, 258 Billetbeamte, 231 Zugführer, 308 Feuerleute, 395 Wächter und Bremser, 347 Thürsteher, 4 Bahninspectoren, 106 Gepäckträger (porters) etc. Die meisten Billetbeamten bedienen gleichzeitig den Telegraph. Die Tageseinnahmen variiren von 14 bis 18 000 Doll. und die höchste Zahl der an einem Tage beförderten Passagiere belief sich auf 274 023. Die

Locomotivführer erhalten 3 bis 3,50 D. pro Tag, Billetbeamte 1,75 bis 2,25 D., Zugführer 1,90 bis 2,50 D., Feuerleute 1,90 bis 2 D., Wärter und Bremser 1,50 bis 1,65 D. und Thürsteher 1,20 bis 1,50 D. In den obigen Zahlen sind nicht einbegriffen: die Werkstattsleute und das Personal der allgemeinen Verwaltung.

(„Engineering and Mining Journal".)

Hafen von New-Orleans. Seitdem die mit vielen Kosten ausgeführte Verbesserung des Hafens von New-Orleans beendet ist, hat sich die Benutzung des Mississippi über diesen Hafen erheblich gesteigert, wenn auch nur für den Massen-, besonders den Getreide- und Mehltransport.

Eine von Herrn Nimmo, Chef des statistischen Bureaus der Vereinigten Staaten, neuerlich herausgegebene Broschüre, welche die „Concurrenz im Transportverkehr" und speciell zwischen dem Mississippi Fluss und den „Trunk" Eisenbahnen behandelt und einen Theil des Jahresberichts über den Binnenhandel der Vereinigten Staaten bilden wird, kommt zu dem Schluss, dass die Mississippi Wasserroute Angesichts des Umstandes, dass sie einen langsameren und nur von gewissen Punkten aus ohne Unbequemlichkeit zu benutzenden Transportweg bietet, während die über das ganze Land verzweigten, untereinander in engster Verbindung stehenden Eisenbahnen schnelle und sichere Beförderung gewähren, auf der einen Seite nur zum Transport gewisser Massenproducte wie Getreide, Mineralien, Bauholz etc., in grösserem Masse benutzt wird, während sie für alle höheren Waarenclassen so gut wie gar nicht in Betracht kommt, auf der anderen Seite aber, wenn sie auch nur einen kleinen Procentsatz des Totaltransports solcher Massenproducte an sich zieht, dennoch einen heilsamen Einfluss auf die Frachtraten der Eisenbahnen für die Haupterzeugnisse des Westens und Nordwestens und somit indirect auf unseren Handelsverkehr mit dem Auslande im Allgemeinen ausübt.

Es betrug der Export von Weizen, Weizenmehl und Mais aus den Häfen von Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore und New-Orleans in den letzten zehn Jahren, beendet am 30. Juni jeden Jahres, in Bushels:

	Boston	New-York	Phila.	Baltimore	N.-Orl.
1871 . .	1 306 431	32 388 506	1 685 462	3 584 451	1 257 656
1872 . .	2 509 259	41 945 753	4 569 837	6 742 127	1 196 938
1873 . .	2 185 905	40 237 154	4 032 183	7 769 174	1 192 360
1874 . .	2 376 171	70 427 468	6 762 148	12 777 748	2 056 699
1875 . .	3 050 728	49 311 819	7 220 213	10 753 904	77 127
1876 . .	4 430 507	56 228 535	15 835 883	18 313 592	1 942 964
1877 . .	5 523 917	40 354 406	15 418 283	25 232 434	3 188 251
1878 . .	8 957 032	79 244 083	23 225 774	30 603 265	6 781 217
1879 . .	14 135 227	101 719 249	30 612 530	45 098 216	5 900 487
1880 . .	15 702 941	123 731 628	32 615 156	53 726 824	12 209 224
1881 . .	18 777 290	121 284 878	24 672 326	48 427 769	16 859 343

Es geht hieraus hervor, dass die Ausfuhr über New-Orleans im verflossenen Jahre um 4 650 119 Bushel gegen das Vorjahr zugenommen hat, während sich für den Export der vier übrigen aufgeführten Häfen eine Einnahme von 12 614 286 Bushels ergiebt.

Betwagen. In einer Bostoner Zeitung wurde jüngst von einem Geschäftsmann die Frage gestellt, weshalb man in die Eisenbahnzüge nicht ebensogut Betwagen wie andere Wagen einstellen könne. Hierauf antwortet in demselben Blatt ein Eisenbahnmann:

Es giebt Hunderte christlicher Gottergebener Männer, welche jede Woche 6 bis 12 Stunden in den Eisenbahnwagen zwischen Haus und Geschäft zubringen. Weshalb sollten sie nicht diese Zeit nützlich anwenden zur Ehre Gottes? Welch' würdiger Schluss des Tagewerkes würde dies nicht sein? Anstatt Kartentische nehmt eine Orgel oder ein Piano, und arrangirt nach der Mitte des Wagens zu hingestellte Sitze; anstatt der Spucknäpfe schafft Teppiche an, anstatt Karten nehmt Bibeln und Gesangbücher! Ich berufe mich auf meine 20jährige Erfahrung und behaupte, dass mein Vorschlag durchaus praktisch ist!

Nach der „Railroad Gazette" fanden auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen im October 1881 im Ganzen 131 **Eisenbahnunfälle** statt, wobei 31 Personen getödtet und 133 verletzt wurden. 20 dieser Unfälle verursachten den Tod von Personen und 32 nur Verletzungen; es verliefen also 79 oder 60,3 pCt. der Unfälle ohne irgend eine Beschädigung von Personen.

Ihrer Natur nach bestanden die Unfälle in 51 Zusammenstössen, 77 Entgleisungen, 2 Kesselexplosionen und 1 Wagenbrand während der Fahrt.

6 Zusammenstösse wurden verursacht durch Zugtrennungen, 2 durch falsche Weichenstellung, 2 durch unrichtige Signalisirung, 2 durch Fortlaufen eines Zuges, je 1 durch missverstandene Ordre, durch einen auf dem Hauptgeleise nachlässiger Weise stehen gebliebenen Wagen und durch eine zerbrochene Locomotive.

Getreideernte in den Vereinigten Staaten. Der gewaltige Aufschwung des Getreidebaues in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bildet bekanntlich den Hauptfactor des Nationalwohlstandes dieses gesegneten Landes, er bildet den weiteren Gradmesser für das Blühen von Handel und Gewerbe, und der Transport der Ueberproduction gegen den einheimischen Bedarf aus dem Innern des Landes nach den Seehäfen gewährt den Eisenbahnen eine unerschöpfliche Quelle grösster Einnahmen. Es ist daher natürlich, dass man dem Gedeihen des Getreidebaues von allen Seiten die regste Aufmerksamkeit schenkt, der selbst wir uns nicht entziehen dürfen, weil Deutschland von jeher als Hauptabsatzgebiet dieser Ueberproduction galt, gegen die nicht am Wenigsten es schliesslich zur Aufrichtung eines geeigneten Schutzzolles genöthigt war.

Ueber die Getreideernte des Jahres 1881 schreibt die „Railroad Gazette", dass dieselbe nach einem Bericht des Departements für den Ackerbau 1 275 000 000 Bushels (1 Bushel = 36,348 l) betragen wird gegen 1 717 000 000 Bushel im Vorjahr; dies ergiebt einen Mindererertrag von 442 000 000 Bushel oder 26 pCt. oder eine so geringe Production, wie sie seit 1874 nicht dagewesen ist.

Speciell betrug der geringere Ertrag der Ernte in den drei Staaten Ohio, Indiana und Illinois, d. h. östlich des Mississippi, 11 pCt. und in den vier Staaten Missouri, Cansas, Nebraska und Jowa, d. h. westlich des Mississippi, sogar 33⅓ pCt. Für unseren Deutschen Markt ist dies insofern von ganz besonderem Interesse, weil gerade diese sieben Staaten das bei Weitem meiste Getreide für den Export liefern.

Nur in Neuengland und in den Pacifischen Staaten war das Ergebniss der Ernte von 1881 um etwas günstiger als 1880.

Haftpflicht.

v. O. **Die Beseitigung von Betriebshindernissen als Fortsetzung des Betriebes einer Eisenbahn.*)** — Am 5. December 1879 waren im Betrieb der Beklagten an einem mit 200 Ctr. Kohlen beladenen Wagen während der Fahrt die Achsen erhitzt worden. Der Wagen wurde deshalb aus dem Zuge gesetzt und auf der Station N., wie die Beklagte sagt, auf einem Nebengeleise zurückgelassen; auch wurde dahin der in der Maschinenfabrik der Beklagten zu H. als Werkstattschlosser angestellte Karl N. mit dem Auftrage gesendet, den auf den Schienen stehenden beladenen Wagen in die Höhe zu heben. Bei Ausführung dieser Arbeit stürzte der Wagen um und erschlug den N. Dessen Wittwe hat nun für sich und als Vormünderin ihrer vier Kinder die Entschädigungsklage erhoben. Die Klägerin hat die Revision eingelegt mit Erfolg. Aus den Entscheidungsgründen: „Nach dem festgestellten Sachverhalte kann jedenfalls nicht bezweifelt werden, dass der Wagen deshalb in die Höhe genommen wurde, weil andere Achsen unterlegt werden sollten und dass er alsdann weiter befördert werden sollte, da der Wagen beladen blieb. Die Arbeit, bei welcher Karl N. getödtet wurde, erscheint daher nicht, wie der vorige Richter angenommen hat, als Vorbereitung zum Betrieb der Eisenbahn, sondern als Fortsetzung des in Ausführung gewesenen Betriebes, wobei gleichgültig ist, ob die neuen Achsen unmittelbar nach Vollendung der Arbeit untergelegt werden sollten, was die Beklagte bestritten hat, ohne übrigens eine Angabe über die Zeit, wann dies geschehen sollte, zu machen. Der Betrieb wird nämlich nicht beendet oder unterbrochen, wenn zum Zweck der Fortsetzung desselben ein sich ergebendes Hinderniss beseitigt wird; was behufs dieser Beseitigung geschieht, erscheint vielmehr als Fortsetzung des Betriebes. (Erk. des II. Civilsen. d. Reichsger. v. 21. Decbr. 1880 in S. Neubauer ·/. Magdeb.-Halberstädt. Eisenb.; Fenner u. Mecke, Archiv. Bd. II. S. 295 f.)

Kartenwerke.

A. Stieler's Handatlas, neue Ausgabe in 95 Karten. Lieferung 27, 28, 29. Preis jeder Lieferung 1 ℳ 80 ₰.

Noch vor Schluss des Jahres 1881 ist die Lieferungsausgabe des „Grossen Stieler" durch weitere drei Hefte gefördert worden, deren 9 Blätter zwar nur 2 neue Karten enthalten, im Uebrigen aber solche Nummern bieten, die grossentheils vervollkommnet und umgestaltet sind. Die Neustiche betreffen Südamerika. Das Uebersichtsblatt dieses Erdtheils schliesst sich der Ausführung nach völlig jenen von Asien, Afrika und Nordamerika an in vereinfachter aber kräftig wirkender Gebirgszeichnung und farbiger Tiefendarstellung des umgebenden Meeres. — Der zweite Neustich, die vierte Section der Karte von Südamerika in 6 Blättern, die neben noch wenig bewohnten und unvolkommen bekannten Gebieten des Innern von Brasilien das in den letzten Jahren rasch entwickelte Eisenbahnnetz der der Hauptstadt näher liegenden Küstenprovinzen zeigt, umfasst auch die Südprovinzen, die als ein Ziel starker Deutscher Einwanderung in einem Deutschen Atlas einen Bestandtheil von besonderem Interesse bilden müssen und hier in ziemlich ausgiebigem Massstabe erscheinen. — Die Verkehrskarte des Deutschen Reichs zeigt in den immer dichter werdenden Maschen des Eisenbahnnetzes den Fortschritt unseres Bahnbaues bis zum Juni 1881. Aehnliches gilt von dem Blatte der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. — Die dem Vorschieben der Russischen Grenzen in Asien vorausgegangenen Recognoscirungen, die mit jenen Schritt haltenden Vermessungen, die Aufnahmen der Briten an den Indischen Nordwestgrenzen, die Reisen Indischer Geometer jenseits des Himalaya haben in ihrer Gesammtheit ein reiches Material für die verbessernde Um-

*) Erst jetzt bekannt geworden. Die Red.

gestaltung der Blätter „Iran und Turan" und „Inner Asien" geliefert, wobei auch die Eisenbahnen nicht fehlen, die jenem Vordringen der Engländer vom Indus sowohl wie der Russen vom Caspischen Meere aus in die Teke-Oase auf dem Fusse folgen. Zu den neuesten Aenderungen letztgenannter Karte gehört auch die vielbesprochene Grenzberichtigung von Kuldscha, als ein Ausnahmefall, in dem ein von den Russen Jahre lang besetzt gehaltenes Gebiet an den früheren Besitzer zurückgelangt. — Zu einem grossen Theile umgewandelt zeigt sich ebenfalls die Karte der Luftströmungen, die an der Hand des gegenwärtigen Standes der Wetterkunde ein Bild des Zusammenhanges von Luftdruck, Wind und Niederschlag in der Bedeutung der letzteren beiden für die Pflanzendecke auf dem Lande wie für die Verkehrswege auf der See anstrebt. — Als fast völlige Neubearbeitungen zu bezeichnen sind die beiden Blätter „Nordost-" und Südafrika". Waren es in dem ersteren die mit der Ausbreitung der Egyptischen Herrschaft immer dichter werden Reiserouten im Nilquellenlande, wichtige Reisen in Arabien oder auch die derzeitige politische Eintheilung des grossen Nilreiches, welche erhebliche Veränderungen bedingten, so sind es in letzterem Blatte neben den grossen Entdeckungsreisen eines Cameron, Stanley, Serpa Pinto, Brazza etc., welche die leeren Räume des Innern des „dunkeln Continents" mehr und mehr verengerten, neben kleineren Expeditionen verschiedener Nationalitäten auch die Reisewege zahlreicher Deutscher Landsleute, die eingehendere Kenntniss der von jenen Pionieren durchzogenen Gegenden erzielten.

Die noch rückständigen Lieferungen 30, 31 und 32, welche in den ersten Monaten des Jahres 1882 erscheinen sollen, werden 8 vollständig neue Karten (Oesterreich 2 Blatt, China, Ostindische Inseln, Südamerika etc.) nebst Titelblatt bringen.

Miscellen.

Zur Lösung der Tarif-Frage. Von einem Herrn Rud. Glaeser in Riga werden wir wiederholt um Aufnahme eines von ihm verfassten Artikels gebeten, in welchem er auszuführen versucht, dass die Grundsätze unserer bisherigen Eisenbahnwirthschaft gänzlich falsche und daher der Aenderung sehr bedürftig seien.

Da der Nutzen einer Eisenbahn mit der Frequenz derselben in höherem Masse als die Kosten wachsen, so müsse (sagt Herr G.) die Fracht für Gütertransporte nicht höher als die Betriebskosten sein, der Staat die Kosten der Bahnanlage durch allgemeine Anleihen bestreiten und durch Steuern die Zinsen decken.

Wie es aber dabei mit den Personenfahrpreisen werden, wie man die doch erst nach Jahresabschluss festzustellenden Betriebskosten schon beim Transport selbst ermitteln, und ob der Staat auch dem Ausländer, der die Bahnen doch auch im grossen Umfange benutzt, dieselben Vortheile wie den Staatsangehörigen einräumen soll, verschweigt der Verfasser wohlweislich. Dies sind nur einzelne der Bedenken gegen die Vorschläge desselben. Zur Aufnahme des Artikels in extenso sind wir ausser Stande.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Nordungarisch-Süddeutscher, Nordungarisch-Bayerischer, Schweizer- und Vorarlberg-Nordungarischer Getreideverkehr. Die in den obigen Verkehren seit 15. September 1880 bestehenden Ausnahmetarife für Getreide treten am 28. Februar 1882 ausser Kraft. Budapest, am 15. December 1882. Im Namen der betheiligten Verwaltungen: Die Generaldirection der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt). (780)

Vom 1. Januar n. Js. ab werden die Tarifsätze des Specialtarifs III bezw. des Ausnahmetarifs für Saarkohlen zwischen ehem. Saarbrücker Stationen einerseits und Höchst (Staatsbhf.) andererseits auf die für Frankfurt a/M. (Nass. Bhf.) bestehenden Sätze ermässigt. Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M. den 27. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1)

Preussisch-Sächsischer Verband. Gleichzeitig mit Erscheinen des vom 1. Januar 1882 ab giltigen Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verbande tritt ein Berichtigungsblatt zu demselben in Kraft, welches Ergänzungen und Abänderungen enthält und bei den Verbandsstationen gratis zu haben ist. Breslau, den 27. December 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Verbandsverwaltungen. (2)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Der im Nachtrag 2 zum Heft II des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarifs enthaltene Seeexporttarif vom 1. Juli 1878 für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaamen und Mahlproducten von Galizien und Rumänien nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Stettin transito seewärts bleibt unter Beobachtung der dazu gehörigen Controlvorschriften bis Ende Juni 1882 in Kraft.

Auch gelten bis zu diesem Termin noch die in dem Tarifheft II vom 1. October 1877 enthaltenen Sätze des Specialtarifs sowie des Ausnahmetarifs für Getreide etc. Russischer Provenienz nach den obengenannten Deutschen Hafenstationen, sofern die Transporte unter Beobachtung der für den Seeexporttarif geltenden Controlvorschriften seewärts weiter verfrachtet werden. Breslau, den 28. December 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen. (3)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkekr. Am 1. Februar 1882 tritt zum obenbezeichneten Verbandtarif Theil II B (Getreidetarif) vom 1. October cr. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser der bereits publicirten Aufnahme der Station Budapest Communallagerhäuser

1. Die Einbeziehung der Ungarischen Nordost- und Alföld-Fiumer Bahn in den neuen Getreidetarif A für Getreide etc., B für Kleie in Mengen von 10 000 kg, C für leere gebrauchte Säcke in beliebigen Mengen, ferner
2. Ausnahmefrachtsätze für Kleie mit den Stationen Maltsch und Spittelndorf, endlich
3. Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Durch die Massnahmen ad 1 werden einestheils Tarifermässigungen und Erweiterungen, anderentheils unbedeutende Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen (letztere in Folge Eliminirung der Stationen Peitz H. S. G. und C. Gr. B., Greifenhagen, Kohlow, Podejuch und Wohlau B. F. E.) herbeigeführt.

Der bisherige Getreidetarif (Theil II B) vom 1. Januar 1880 gelangt hinsichtlich der Relationen, in welchen Tariferhöhungen und Beschränkungen eintreten, erst am 15. Februar 1882 vollständig zur Aufhebung.

Druckexemplare des Nachtrags sind vom 12. Januar k. J. ab bei den bekannten Dienststellen zu haben, bis dahin wird über die neuen Sätze durch das Verkehrsbureau der Oberschlesischen Eisenbahn Auskunft ertheilt. Breslau, den 30. December 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verbandsverwaltungen. (4)

Am 1. Januar 1882 treten in Kraft: Nachtrag V zu den allgemeinen Bestimmungen, sowie die Nachträge VII zu den Heften 1, 2 und 3 des Tarifs für den **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr.** Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze für den Verkehr mit Dresden, Elsterwerda, Gera, Gössnitz, Grossenhain, Werdau und Wiesenbad, bezw. Cottbus und Peitz, sowie die Aufnahme der Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 27. December 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (5)

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 26. November a. cr. wird veröffentlicht, dass am 1. Januar 1882 der Nachtrag VI zum Tarife für den **Magdeburg-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** in Kraft tritt. Exemplare dieses Tarifnachtrags, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.), Elsterberg, Elsterwerda, Grossenhain, Grossschirma, Lohmen, Seitschen, Wiesenbad und Werdau der Sächsischen Staatseisenbahnen resp. Cöthen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn enthält, sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 27. December 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (6)

Posen-Schlesischer Verbandverkehr. Die zufolge unserer Bekanntmachung vom 29. Juni cr. am 1. Juli d. J. mit vorläufiger Gültigkeit bis Ende December 1881 eingeführten ermässigten Frachtsätze der Allg. Wagenladungsclassen A 1 und B des Sp.-Tar. I und des Ausnahmetarifs für Getreide zwischen Breslau Oderthorbahnhof einerseits und Ostrowo und Schildberg andererseits, treten am 1. Januar 1882 ausser Kraft. Vom letztgenannten Tage ab kommen die im Tarif enthaltenen bezüglichen Frachtsätze wiederum zur Berechnung. Breslau, den 28. December 1881. VI. 5469. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (7)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. In Berichtigung unserer Bekanntmachung vom 14. d. M. wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die vom 1. Februar 1882 neuen Styls ab im Verkehr zwischen der Station Minsk der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits und den östlich von Thorn gelegenen Deutschen

Verbandstationen andererseits für Hanf- etc. Sendungen à 10 000 kg neben den Frachtsätzen zu Gunsten der Russischen Eisenbahnen zu erhebende Expeditionsgebühr von 0,0183 Rubel nicht pro Wagen sondern pro 100 kg zu berechnen ist. Bromberg, den 26. December 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (8 J)

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem ab 1. October d. J. gültigen Tarife für den Hessisch - Pfälzischen Güterverkehr tritt am 1. Januar 1882 der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Steinschlag von Bayerfeld-Cölln nach verschiedenen unserer Stationen und ist für 5 ₰ von unserem Tarifbureau käuflich zu erhalten. Mainz, den 24. December 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (9)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1882 tritt Nachtrag IV zu dem Tarif für den Localpersonenverkehr vom 1. Januar 1879 in Kraft. Derselbe enthält u. A. Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Abänderung verschiedener Billetpreise und Gepäckfrachtsätze, sowie neue Frachtsätze für ältere Stationen der Hauptlinien, für die Haltestelle Sehma und für die Stationen und Haltestellen der Linien Pirna-Berggiesshübel und Wilkau-Kirchberg. Der Nachtrag kann bei den Billetexpeditionen zu dem Preise von 0,15 ℳ pro Stück bezogen werden. Dresden, am 27. December 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (10)

Am 15. Februar 1882 tritt für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinischen) und Elberfeld einer- und den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen Groesbeck und Nymegen andererseits, ein neuer Tarif unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Januar 1880 nebst Nachtrag I für den Verkehr mit Groesbeck und Nymegen und Stationen der Rheinischen Bahn, in Wirksamkeit.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen, welch letztere auch ab 15. Februar 1882 der Berechnung der Frachten für Leichen, Fahrzeuge und lebenden Thieren zu Grunde zu legen sind, enthalten neben zahlreichen Ermässigungen auch Erhöhungen der gegenwärtigen Taxen.

Der neue Tarif kann vom 1. Januar 1882 ab bei unseren Güterexpeditionen sowie in unseren Geschäftslocalen zum Preise von 0,40 ℳ bezogen werden. Elberfeld und Köln, den 1. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (11)

Thüringische Eisenbahn. Am 1. Januar 1882 treten die im Nachtrage 25 zum diesseitigen **Localgütertarife** sowie die im Nachtrage 17 zum Gütertarife für den Verband Thüringischer Eisenbahnen enthaltenen und bei den Expeditionen zu erfahrenden Transitfrachtsätze der Station Ilmenau Th. B. in Kraft. Erfurt, den 23. December 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft (zugleich Namens des Verbandes Thüringischer Eisenbahnen). (12)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. Januur 1882 wird zu den Tarifheften 1 2 3 4 5 6 10 und 12 der VII. Nachtrag, zu den Tarifheften 7 und 8 der VI. Nachtrag, zu dem Tarifhefte 9 der IV. Nachtrag, zu den Tarifheften 11 und 13 der VIII. Nachtrag erscheinen. Diese Nachträge enthalten u. A. Berichtigung von Druckfehlern, Aufhebung von Tarifsätzen, Einführung anderweiter Frachtsätze bezw. neuer Tarifsätze für einzelne Stationen. Die Tarifnachträge sind bei den Stationen käuflich zu haben. Magdeburg, den 28. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (13)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Am 1. Januar 1882 tritt zu dem Verbandsgütertarife der 15. Nachtrag in Kraft, welcher theils veränderte, theils neue Tarifsätze enthält und durch welchen einzelne Tarifsätze vollständig aufgehoben werden.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,15 Mark käuflich zu haben. Magdeburg, den 29. December 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (14)

Harz-Nordsee-Verband. Am 1. Januar 1882 tritt zu dem Verbandsgütertarife der 24. Nachtrag in Kraft, welcher theils veränderte, theils neue Tarifsätze enthält, und durch welchen einzelne Tarifsätze ganz aufgehoben werden.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,15 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 29. December 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (15)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1882 kommt zu unserem **Localgütertarif** vom 1. Januar cr. der **Nachtrag 9**, sowie zu unserem Local-, Vieh- etc. Tarif der Nachtrag 3 zur Einführung. Der Nachtrag zum Localgütertarif enthält Ergänzungen und Aenderungen des Tarifs für die Beförderung von Gütern auf Verbindungsbahnen sowie Aenderungen und Ergänzungen des Tarifkilometerzeigers.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen gegenüber den seitherigen Sätzen eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 15. Februar 1882 Gültigkeit.

Der Nachtrag 3 zum Local-, Vieh- etc. Tarif enthält Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften sowie Ergänzungen des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen.

Die Tarifnachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 28. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (16)

Mit dem 1. Januar 1882 tritt der **Nachtrag I zum Nassau-Badischen Gütertarif** vom 1. November cr. in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Badische Stationen, sowie Aenderungen bestehender Frachtsätze, welch' letztere jedoch, soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, erst mit dem 15. Februar 1882 Gültigkeit erlangen. Frankfurt a/M., den 23. December 1881. Die Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (17)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Der I. Nachtrag zum 9. Südwestdeutschen Tarifheft gelangt mit Wirkung vom 1. Januar 1882 zur Ausgabe und enthält Ergänzungen des Haupttarifs, weitere Frachtsätze für Mannheim-Badener Bahn und neue Sätze für Mannheim-Neckarvorstadt, Station der Hessischen Ludwigsbahn.

Exemplare sind zum Kostenpreis von ℳ 0,15 bei den Verbandstationen zu beziehen. Karlsruhe, den 23. December 1881. Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. (18)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. Januar 1882 kommen für den Verkehr zwischen der Station Lichterfelde der Berlin-Anhaltischen Bahn einerseits und sämmtlichen Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, sämmtlichen südlich von Czempin gelegenen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn, der Station Sosnowice der Warschau-Wiener Bahn, den Stationen Frankenstein, Glogau, Liegnitz und Waldenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn sowie den Stationen Tarnowitz, Beuthen via Oels, Chorzow, Königshütte via Chorzow, Laurahütte, Schoppinitz, Karolinengrube, Emanuelsegen und Lazisk der Rechte Oderuferbahn andererseits neue theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Soweit die bisherigen Sätze niedriger sind, behalten dieselben noch bis 10. Februar 1882 Gültigkeit.

Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze wird schon jetzt das diesseitige Verkehrsbüreau Auskunft ertheilen. Magdeburg, den 24. December 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (19)

Am 1. Januar 1882 tritt zu unserem Localgütertarif vom 1. August d. J. der Nachtrag II und zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. September d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Ausser den in beiden Nachträgen enthaltenen, bereits publicirten anderweiten Bestimmungen und Sätzen für den Verkehr auf der Berliner Ringbahn bezw. zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen enthält:

1. der Nachtrag II zum Localgütertarif:
   a) Entfernungen für den Verkehr zwischen Berlin als Station der Berlin-Anhaltischen, der Berlin-Hamburger und der Berlin-Görlitzer Bahn einerseits und den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin (einschliesslich Breslau Oberschlesischer Bahnhof), sowie den übrigen Berliner Staatsbahnhöfen andererseits, ferner für den Verkehr der Berliner Privatbahnhöfe untereinander;
   b) Entfernungen und Tarifsätze für Station Lichtenberg;
   c) neue Ausnahmetarifsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes u. Braunkohlenbriquets zwischen Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn;
2. der Nachtrag I zum Localtarif für Leichen etc.:
   a) Aufhebung der Viehladestelle Rummelsburg an der Niederschlesisch-Märkischen und Bestimmungen für den Verkehr mit der Viehladestelle Rummelsburg der Königlichen Ostbahn;
   b) Ergänzungen des Tarifs für die Breslauer Verbindungsbahn.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei unseren Güterexpeditionen sowie im Auskunftsbureau der Staatseisenbahnverwaltung hier Köthenerstr. 44 käuflich zu erhalten. Berlin, den 24. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (20)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verbands-Güter-Verkehr. Mit dem 1. Januar 1882 gelangt zum Tarif für vorbezeichneten Verband der Nachtrag XVIII zur Einführung. Derselbe enthält Aufhebung von Tarifsätzen, Verzeichniss der Artikel der Ausnahmetarife, abgeänderte, theils erhöhte, theils ermässigte, sowie neue Tarifsätze. Betreffs des Inkrafttretens der erhöhten Frachtsätze wird auf die bezüglichen im „Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger“ und in der Vereins-Zeitung erlassenen Bekanntmachungen Bezug genommen.

Die auf Seite 15 des Nachtrages vorgesehenen Taxen zwischen Burxdorf und Dresden Friedrichstadt finden bis auf Weiteres keine Anwendung.

Die directen Tarifsätze für Leipzig M. H. E. mit Halle-Sorau-Gubener Stationen werden zum 1. Februar 1882 gänzlich aufgehoben. Die Anmerkung auf Seite 3 pos. 1 wird entsprechend modificirt.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,20 *M.* bei unseren betreffenden Expeditionen käuflich zu haben. Berlin, den 23. December 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung). (21)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Im Verkehr der Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheineisenbahn scheidet die Route Emmerich-Osnabrück-Lehrte-Stendal-Berlin, und im Verkehre der Station Rotterdam der Niederländischen Staatseisenbahn die Route Venlo Rh.-Dortmund-Welver-Holzminden-Schöningen-Berlin mit dem 1. Februar 1882 aus dem Deutsch-Russischen Verbande aus und wird die Instradirung mit den genannten Stationen vom 1. Februar 1882 ab anderweit geregelt werden. Bromberg, den 21. December 1881. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (22)

Am 1. Januar 1882 tritt zum Tarif für Oberschlesische Steinkohlen von der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin vom 15. Januar 1881 ein Nachtrag I mit ermässigten Frachtsätzen für einzelne Stationen in Kraft. Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandstationen zu haben. VI 5965. Breslau, 27. December 1881. Direction der Rechte - Oderufer Eisenbahngesellschaft, Namens der betheiligten Verwaltungen. (23)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft. Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Erste Siebenbürger Eisenbahn. Alföld-Fiumaner Eisenbahn. K. K. priv. Mohács - Fünfkirchner Eisenbahn. Königl. Ungar. priv. Fünfkirchner - Barcser Bahn. Ungarische Nordostbahn. Arad - Körösvölgyer Eisenbahn. Mit 1. Januar l. J. tritt der Tarif für den directen Verkehr mit Oesterr.-Ungar. Seehäfen und Cormons transito, giltig vom 1. Juni 1880, nebst den dazugehörigen Nachträgen ausser Kraft.

Mit gleichem Tage gelangt an Stelle desselben ein

Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons transit und Triest einerseits und Stationen der obenbenannten Eisenbahnen anderseits,

zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können im Wege der Verbandstationen oder bei den commerciellen Abtheilungen der Verbandbahnen käuflich bezogen werden. Wien und Budapest, am 16. December 1881. Die Verbandverwaltungen. (24)

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 10. November d. Js. wird veröffentlicht, dass der neue Tarif für den **Local-Güterverkehr** der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1882 nunmehr erschienen und zum Preise von 0,95 *M.* pro Exemplar (Theil I und II) durch unsere Güterexpeditionen zu beziehen ist. Auf die in diesem Tarife enthaltene Bestimmung wegen Berechnung kürzerer, als der reglementsmässigen Maximallieferfristen wird besonders aufmerksam gemacht. Dresden, am 27. December 1881. Königliche General-direction der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (25)

Schlesisch-Süddeutscher und Schlesisch-Schweizerischer Verbandverkehr. In Modification unserer Bekanntmachung vom 17. November cr. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der Schlesisch-Süddeutsche Verbandtarif vom 1. Mai bezw. 1. Juli 1878 auch nach dem 1. Januar 1882 bis auf Weiteres in seinem gegenwärtigen Umfange Geltung behält. Der Schlesisch - Schweizerische Verbandtarif vom 20. Mai 1880 bleibt gleichfalls bis auf Weiteres bestehen, jedoch mit der Beschränkung, dass vom 1. Januar 1882 ab die Schweizerische Centralbahn und die Westschweizerischen Bahnen mit ihren Stationen aus diesem Verbande ausscheiden. Breslau, den 23. December 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen. (26)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der Oberschlesischen und R. O. U. Eisenbahn und von Neurode etc. (Eisenbahndirectionsbezirk Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oesterreichischen Staats-, Oesterreichischen Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungs-, Oesterreichischen Süd-, Kaiserin Elisabeth-, Mährisch-Schlesischen Central-, Mährischen Grenz-, Galizischen Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, welche in Oesterreichischer Notenwährung und zu verschiedenen Kursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Januar 1882, die Frachtsätze zum Kurse von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. December 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (27)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Am 1. Januar 1882 tritt

I. zu dem diesseitigen Localgütertarif der Nachtrag I mit folgendem Inhalt in Kraft:

1. Aenderungen des Tarifs für Nebengebühren im Güterverkehr;
2. Aenderungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc.
3. Declaration zum Ausnahmetarif 4b.

II. zu dem diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag II, enthaltend:

1. Aenderungen mit Ergänzungen des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen etc.,
2. Ergänzungen der Tarifvorschriften.

Druckexemplare können durch unser Formularmagazin hierselbst bezogen werden. Die Direction. (28 R M)

Die am 15. Januar 1881 durch den Nachtrag III zum Tarif vom 15. Mai 1878 für den directen Transport von Glassand zur Einführung gekommenen Frachtsätze zwischen den Stationen Hohenbocka und Wiednitz einerseits und den Stationen Frankenmarkt und Steindorf der Kaiserin Elisabethbahn andererseits, werden am 15. Februar 1882 wieder aufgehoben. Mit der von diesem Tage an stattfindenden Umkartirung werden Frachterhöhungen verbunden sein und geben wir darüber, welche Umkartirungsstation am zweckmässigsten zu wählen ist, Auskunft. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft im Namen der betheiligten Verwaltungen. (29 R. M.)

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Vom 1. Januar 1882 ab wird bis auf Weiteres unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs im Verkehr von den Seehafenstationen Altona und Ottensen nach

a) den Stationen Glückstadt, Heide, Itzehoe, Marne, Meldorf, St. Michaelisdonn, und Wilster, der Holsteinischen Marschbahn,
b) den Stationen Heide, Hemme und Wesselburen, der Westholsteinischen Bahn,

„Petroleum in Wagenladungen" zu den Sätzen des Specialtarifs I bezw. der Klasse A. II befördert.

Der bezügliche Nachtrag XXII zum Gütertarif des Schleswig - Holsteinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1878 kann durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 27. December 1881. Die Direction (30)

Hessische Ludwigsbahn. Am 28. Februar nächsten Jahres tritt der am 15. September 1880 eingeführte Nord-Ungarisch-Süddeutsche Getreide - Tarif ohne Ersatz ausser Kraft. Mainz, den 24. December 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (31)

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Am 1. Januar 1882 tritt der Nachtrag II zum Bayerisch - Gustavsburger Uebernahmetarif No. 1 in Kraft. Derselbe kann von unserem Tarifbureau zum Preise von 5 ₰ bezogen werden. Mainz, den 24. December 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (32)

An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Eilgütern zwischen Basel und Strassburg einerseits und Paris und Belfort andererseits vom 15. Februar d. J. kommt am 1. Januar 1882 ein neuer Tarif zur Einführung. Verkaufspreis 0,10 *M.* Strassburg, den 25. December 1881. Kaiserliche General - Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (33)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 1. d. Mts. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der die anderweiten Frachtsätze für Cöthen B. A., Erfurt Th. E. und Sömmerda S. U. E. enthaltende X. Nachtrag zum Stettin-Berlin-Thüringischen Gütertarif am 1. Januar 1882 in Kraft treten wird. Ausserdem kommen durch den bezeichneten Nachtrag noch ermässigte Frachtsätze für Berlin B. A., Dessau, Elmigk, Halle B. A., Coswig, Rosslau, Walwitzhafen und Wittenberg, sowie neue Frachtsätze für die Stationen Lichtenberg und Olbersleben zur Einführung.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Berlin, den 22. December 1881. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (34)

Saarbrücker - Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Vom 15. Februar k. J. ab werden die Frachtsätze des Specialtarifs III im Verkehr zwischen einigen Stationen des Betriebsamtes Saarbrücken und Trier einerseits und der Main-Neckarbahnstation Ladenburg andererseits via Bexbach-Mannheim um 1 bis 2 *M.* pro 10 000 kg erhöht.

Die Tarifbureaus der betheiligten Bahnen geben näheren Aufschluss. Köln, den 24. December 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (35)

Für den Transport von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln rechtsrheinisch, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen der Thüringischen, Weimar-Geraer, Saal-, Nordhausen-Erfurter, Friedrichrodaer und Werrabahn tritt am 1. Januar 1882 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Der neue Ausnahmetarif enthält neben vielfachen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen.

Durch den neuen Tarif werden die bezüglichen Frachtsätze

a) des Ausnahmetarifs für Steinkohlen für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verband vom 1. Januar 1880,
b) des Ausnahmetarifs für Steinkohlen für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. September 1879 aufgehoben.
Soweit durch die neuen Frachtsätze Erhöhungen veranlasst werden, bleiben die niedrigeren Frachtsätze der sub a) und b) bezeichneten Tarife noch bis zum 1. März 1882 bestehen.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der Kohlenstationen und die Güterexpeditionen der Eingangs bezeichneten Empfangsbahnen.
Im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen. Elberfeld, den 24. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (36)

Zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und diesseitigen Stationen andererseits erscheint mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. der Nachtrag XV, enthaltend die beschränkte Ausdehnung des Ausnahmetarifs 2 auf gebrannte Steine und theilweise ermässigte Frachtsätze für die Relation Wittenberge — Neubrandenburg. Schwerin, den 28. December 1881. Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (37)

Preussisch-Thüringischer Verband. Zum Verbands-Gütertarif ist Nachtrag XIII erschienen.
Derselbe enthält:
— giltig vom 10./I. 1882 ab — Ausnahmetarifsätze für Salz im Verkehr mit verschiedenen Oberschlesischen Stationen und für Brennholz zwischen Cottbus und Plagwitz-Lindenau, ermässigte Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III im Verkehr mit Stationen der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen, Rechte-Oder Ufer-, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Märkisch-Posener Bahn, neue Frachtsätze der Stationen Ammendorf (Th. B.) und Ringleben-Gebesee (Nordh.- Erf. B.), Aufhebung verschiedener directer Tarifsätze der Station Plagwitz-Lindenau (S. St. B.), anderweite, theilweise erhöhte Tarifsätze zwischen Zittau einer- und Plagwitz-Lindenau und Zeitz andererseits, ferner
— giltig vom 10./I. bezw. 15./II. f. ab — theilweise erhöhte Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Königlichen Ostbahn, Ostpreussischen Südbahn, sowie Bromberg und Thorn (O. Schl. B.) und
— giltig vom 15./I. f. ab — erhöhte Tarifsätze für die Stationen Schmalkalden (Werrab.), Georgenthal und Ohrdruf (Gotha-Ohrdrufer B.)
Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,40 *M.* pro Stück zu haben sind. Erfurt, den 22. December 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (38)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands - Güter-Verkehr. Die im Tarif vom 1. December 1881 enthaltenen Transitfrachtsätze für Ilmenau (für den Verkehr mit Stationen der Ilmenau-Gehrener Bahn) treten am 1. Januar 1882 in Kraft. Erfurt, den 22. December 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (39)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum 5. **Südwestdeutschen Tarifheft** ist der III. Nachtrag mit Wirkung vom 1. Januar bezw. 1. Februar 1882 erschienen. Derselbe enthält Berichtigungen und neue bezw. theilweise geänderte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen. Exemplare sind zum Kostenpreis von 5 ₰ pro Exemplar durch die Verbandsstationen erhältlich. Karlsruhe, den 29. December 1881. Generaldirection. (40)

Zum Tarife vom 15. October 1881 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn via Wittenberge tritt mit dem 1. Januar 1882 der Nachtrag II in Kraft, durch welchen die Stationen Bergedorf, Boitzenburg, Lauenburg a. E., Nauen, Pritzier, Spandau und W. Warnow der Berlin - Hamburger Eisenbahn in den directen Verkehr mit Perleberg einbezogen werden.
Exemplare des qu. Nachtrags zum Preise von 0,05 *M.* sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Berlin und Perleberg, den 29. December 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. Betriebs-Verwaltung der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. (41)

Local-Güterverkehr. Am 1. Januar 1882 tritt zu unserm Local-Gütertarif vom 1. Juli 1877 der Nachtrag XII in Kraft, durch welchen Aenderungen in den tarifarischen Bestimmungen etc. eingeführt werden.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei unseren Güter-Expeditionen zum Preise von 10 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Meiningen, den 27. December 1881. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (42)

Am 1. Januar 1882 tritt zum gemeinschaftlichen Tarif der Oberschlesischen und Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für den **Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes** vom 1. August 1874 ein Nachtrag XI in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für die Station Görlitz, sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Penzig, Kohlfurt, Siegersdorf, Sagan, Sorau und Wellersdorf etc. bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht enthält.
Druckexemplare dieses Nachtrages sind bei unseren Güterkassen Berlin (Schlesischer Bahnhof), Berlin (B.-Dr.), Berlin (B. N.-B.), Breslau und Görlitz zu haben. Berlin, den 19. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (43)

Die Stationen Hösbach und Wertheim der Bayerischen Staatsbahn werden vom 1. Januar 1882 ab in den Tarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Kohlenverkehr** aufgenommen. Elberfeld, den 29. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. Namens der betheiligten Verwaltungen. (44)

Am 1. Januar 1882 tritt — unter Aufhebung des bezüglichen Tarifs vom 1. Januar 1881 — ein **Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlen-Asche, Kokes, Kokes-Asche und Briquets, sowie Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Briquets in Wagenladungen** von 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn — Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr — in Kraft.
Im Verkehr von den Zechen Caroline und Prinz von Preussen bei Langendreer nach den Stationen der Strecken Frankfurt a. M. Ostbahnhof-Hanau-Aschaffenburg-Babenhausen-Erbach i. O., sowie nach den Stationen Altheim, Dieburg, Lengfeld, Niederrad, Waldorf und Mörfelden kommt neben den Stationsfrachtsätzen ab Langendreer eine im Tarif nicht aufgeführte Zechenfracht von *M.* 1,50 pro 10 000 kg zur Berechnung.
Im Verkehr von Annen, Aplerbeck, Barop, Bodelschwingh, Camen, Dortmund D. G. E., Huckarde, Langendreer, Unna-Königsborn, Wickede-Asseln und Witten nach Frankfurt a. M. Ostbahnhof ermässigen sich die im Tarif angegebenen Frachtsätze um *M.* 0,01 pro 100 kg.
Neben zahlreichen Ermässigungen enthält der neue Tarif auch einige geringe Frachterhöhungen. Soweit Letzteres der Fall, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1882 in Gültigkeit.
Der Verkehr von den Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld nach den Stationen der obengenannten Strecken der Hessischen Ludwigsbahn wird zum grössten Theil über die neue Route Giessen-Friedberg-Hanau geleitet. Bis zum 15. Februar 1882 werden bezügliche Sendungen bei Frachtbrief-Vorschrift zwar noch über die bisherigen Verbands-Routen (via Rüdesheim-Höchst bezw. Rüdesheim-Frankfurt a. M. bezw. Bingen) jedoch unter Berechnung der bisherigen höheren Frachtsätze befördert.
Preis des Tarifs 0,60 *M.* Köln, den 29. December 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (45)

Vom 1. Januar 1882 ab tritt in der Instradirung des **Bergisch-Märkisch-Bayerischen Güterverkehrs** insofern eine Aenderung ein, als derjenige Verkehr in der Richtung aus Bayern, nach den westlich Arnsberg belegenen rechtsrheinischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn der bisher via Gemünden-Bebra instradirte, fernerhin via Aschaffenburg-Hanau-Friedberg-Giessen geleitet wird. Bei Vorschrift der Route via Gemünden-Bebra im Frachtbriefe kann indess bis zum 15. Februar 1882 auch über diese Linie zu den bestehenden Tarifsätzen noch direct expedirt werden.
Die Instradirung des sich via Lichtenfels und Meiningen bewegenden Verkehrs, sowie des Verkehrs in der Richtung nach Bayern bleibt unverändert. Elberfeld, den 31. December 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-direction. (46)

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 1. Januar 1882 tritt ein **zweiter Nachtrag für Steinkohlen** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Grand Central Belge Bahn vom 10. Juli 1880, ermässigte Frachtsätze enthaltend, in Kraft. Die Direction. (47)

Zum Tarif für den Transport **Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund vom 1. Januar 1881 ist der Nachtrag III, giltig vom 15. Januar 1882 ab, erschienen und bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, den 31. December 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (48)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 15. November d. J. bringen wir hiedurch zur Kunde des Publikums, dass durch Nachtrag VI zu den besonderen **Ausnahme-Tarifen unseres Local-Güter-Verkehrs** vom 1. Januar 1878 mit dem 1. Januar 1882 die Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Getreideabfall, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate zwischen Kiel incl. Pferdebahn einerseits und Altona-Ottensen und Schulterblatt andererseits aufgehoben werden.

Mit demselben Tage gelangt ein Nachtrag XXVII zu unserm Local-Gütertarif zur Einführung, welcher verschiedene ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 enthält und wodurch ein Seehafen-Ausnahme-Tarif zwischen Altona incl. Quai und Kiel incl. Pferdebahn für die Artikel: Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen und Malz zur Einführung gebracht wird.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich von unserer Betriebs-Controle, hier, bezogen werden. Altona, den 31. December 1881. Die Direction. (49)

Im **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbande** tritt mit dem 1. Januar 1882 ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Aufgehoben werden durch denselben:

a) der provisorische Tarif vom 1. April 1881, für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen Stationen der Bahnen unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, den Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahnstationen einerseits und Station Sternschanze (Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn) andererseits,

b) des Berlin-Hamburger Local-Tarifs vom 15. März 1880 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren resp. der zu denselben herausgegebenen Nachträge, soweit derselbe sich auf den Verkehr mit Altona, Ottensen und Schulterblatt bezieht,

deren Sätze unverändert in den neuen Tarif übertragen sind.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare des neuen Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier zum Preise von 0,50 *M.* pro Exemplar bezogen werden. Altona, den 30. December 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (50)

Für **Kokes-Sendungen** in Wagenladungen von je 10 000 kg von den diesseitigen Stationen Bochum Rh., Herne K. M. und Herne W. nach verschiedenen Stationen der Niederösterreichischen Staatsbahnen treten mit dem 1. kommenden Monats directe Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Dieselben sind bei den Güter-Expeditionen der vorgenannten Stationen zu erfahren. Köln, den 30. December 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (51)

Am 15. Februar 1882 tritt zum Tarif für den **Rechtsrheinisch-Bayerischen Güter-Verkehr** vom 1. Februar 1879 der **Nachtrag V** in Kraft, enthaltend die Ausdehnung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, auf den vorgedachten Verkehr, sowie Ergänzungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, Frachtsätze für Peissenberg, Ausnahmefrachtsätze für Troisdorf trans. — Friedrich-Wilhelms-Hütte.

Mit der Einführung des Deutschen Güter-Tarifs, Theil I, ist für einzelne Artikel eine Frachterhöhung verbunden.

Der gedachte Nachtrag V ist bei den Verbands-Güter-Expeditionen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu 10 ₰ pro Exemplar käuflich zu haben. Köln, den 1. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-direction (rechtsrheinische). (52)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif tritt Nachtrag XII in Kraft. Derselbe enthält:

a) mit Giltigkeit vom 10. Jan. 1882 ab: Frachtsätze für die Station Ammendorf der Thüringischen Bahn, anderweite Frachtsätze für den Verkehr verschiedener Stationen mit Dresden und Grossenhain, theilweis ermässigte Kohlenfrachtsätze, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Brennholz), Berichtigung des Vorworts zum Tarife, Aenderung einer Stationsbezeichnung, sowie theilweis erhöhte Frachtsätze für die Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Thüringischen Bahn, Wünschendorf der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn;

b) mit Giltigkeit vom 15. Februar 1882 ab: theilweis erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Zittau der Sächsischen Staatsbahn und Friedrichroda sowie Waltershausen der Friedrichrodaer Bahn, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Georgenthal und Ohrdruf der Gotha-Ohrdrufer Bahn und Schmalkalden der Werrabahn.

Nachtrags-Exemplare verkaufen die Verbands-Expeditionen à 0,20 *M.* Erfurt, den 29. December 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (53)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Die in unserer Bekanntmachung vom 24. Januar ds. Js. publicirten Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Specialtarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg von Siegen und Kirchen nach Berlin M. H., B. P. M. und B. Dr. Bahnhof bleiben bis Ende December 1882 in Kraft. Erfurt, den 24. December 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (54)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 15. Januar 1882 treten zu dem Gütertarife die Nachträge und zwar XI zu Heft No. 1, V zu Heft No. 3a und 3b, VIII zu Heft No. 4 in Kraft, welche neben Berichtigungen abgeänderte Sätze für Berlin B.A.B. im Verkehr mit verschiedenen Stationen der Main-Weserbahn, neue Frachtsätze für die Stationen Ilmenau transito (für Sendungen mit directen Frachtbriefen nach und von den Stationen der Ilmenau-Gehrener Bahn), Bärwalde, Neumühl-Kutzdorf und Birkenfelde-Stadt enthalten. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst auch Nachträge zu dem darauf vorgedruckten Preise zu haben sind. Erfurt, den 24. December 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (55)

Preussisch-Thüringischer Verband. Zum Verbands-Gütertarif ist Nachtrag XIV mit anderweiten, neben vielfachen Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen enthaltenden Tarifsätzen für Erfurt (Th. B.) und Sömmerda (Saal-Unstrut) erschienen, giltig vom 1. Januar 1882 bezw. soweit Erhöhungen eintreten vom 15. Februar 1882 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,20 *M.* pro Stück zu haben sind. Erfurt, den 29. December 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction etc. (56)

Rechte-Oderufer Eisenbahn-Gesellschaft. Am 10. Januar 1882 tritt zum Ausnahmetarif vom 10. August 1879 für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach der Oesterreichischen und Ungarischen Staatseisenbahn ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze nach den Stationen Sarluska-Uezbégh, Szomorfalva, Ludany und Nagy-Tapolcsany und ist von den Verbandstationen zu beziehen. Breslau, den 30. December 1881. VI 5944. Direction. (57)

Vom 1. Januar k. J. ab wird die diesseitige Station Roitzsch in den directen **Böhmischen Braunkohlenverkehr** via Bodenbach- bezw. Mittelgrund — Tarif vom 1. Januar 1881 — einbezogen. Der Frachtsatz beträgt 74 *M.* pro 10 000 kg ab Schnittpunkt bis Roitzsch. Berlin, den 27. December 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (58)

K.K priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 15. Januar a. f. tritt der Nachtrag IV zum directen Personen- und Gepäckstarife vom 15. November 1879 zwischen Wien einerseits, Belgien und England andererseits, in Kraft. Exemplare dieses Nachtrages liegen in der Station Wien sowohl als auch bei der unterzeichneten Generaldirection zur Einsichtnahme vor. Wien, am 27. December 1881. Die Generaldirection. (59)

K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwigbahn. Mit 3/15. Jänner 1882 gelangt ein Nachtrag I zum Getreidespezialtarif im Südwest-russisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande (Verkehr mit Stationen der Russischen Südwestbahnen) zur Einführung, welcher Ergänzungen und Berichtigungen von Frachtsätzen enthält. — Exemplare können beim Oeconomate in Wien und im commerziellen Büreau bei der Betriebsdirection in Lemberg bezogen werden. — Wien, den 29. December 1881. Die Generaldirection. (60)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Januar 1882 tritt ein I. Nachtrag zum Specialtarif vom 20. November 1881 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von Mannheim nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn, Aargauischen Südbahn, Emmenthalbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Brünigbahn, der Westschweizerischen und Simplonbahn, sowie der Bulle-Romontbahn in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei der Güterexpedition Mannheim zu erhalten. Karlsruhe, den 29. December 1881. General-direction. (61)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Der am 1. Februar 1882 in Kraft tretende neue Gütertarif für den rubricirten Verbandsverkehr enthält ausser den bereits unterm 19. d. Mts. publicirten Aenderungen auch neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn südlich Rauden bezw. Breslau einer- und Stationen der Sächsischen Staats- und Berlin-Görlitzer Eisenbahn, sowie Station Reichenberg der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und Station Dresden-Friedrichstadt der Berlin-Dresdener Eisenbahn andererseits, welche jedoch, soweit sie höher sind, als die gegenwärtig bestehenden, erst am 15. Februar 1882 in Kraft treten. Die bezüglichen zur Einführung kommenden Frachtsätze für Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn gelten auch für die Concurrenzstationen der Thüringischen Eisenbahn im Preussisch-Thüringischen Verbande. Berlin, den 31. December 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (62)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Am 1. Januar 1882 treten im diesseitigen Localverkehr folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag 5 zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, u. A. enthaltend anderweite Bestimmungen und Taxen für den Verkehr auf der Berliner Ringbahn, und Nachtrag 9 zum Tarif für den Güterverkehr, durch welchen u. A. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg resp. Lüneburg und Berlin und den vorgelegenen Stationen eingeführt sind. Exemplare

der qu. Nachträge können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 31. December 1881. Die Direction. (63)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Zum Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1878 tritt am 1. Januar 1882 der Nachtrag 6 in Kraft, welcher anderweite Frachtsätze für die Stationen Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin (Berlin-Stettiner Linie) andererseits enthält. Der qu. Nachtrag kann zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar durch die Verbandstationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 31. December 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (64)

Am 1. Febr. 1882 tritt ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen unseres Directionsbezirks, sowie den Bahnhöfen der übrigen hier einmündenden Staatsbahnen, ferner Berlin-Anhaltischer Bahnhof, Berlin-Hamburger Bahnhof und Breslau Oberschlesischer Bahnhof, bezw. Station Lichterfelde des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg einerseits und den Stationen Clausdorf, Sperenberg und Schiessplatz der Königlichen Militär-Eisenbahn andererseits in Kraft. Durch denselben werden aufgehoben: 1. der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn einer- und der Berlin-Dresdener bezw. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn andererseits vom 15. Mai 1880; 2. der Tarif für den Transport von Gyps- und Gypsmehl ab Sperenberg vom 1. Februar 1881 bezüglich der in demselben enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks. Durch den neuen Tarif treten neben Ermässigungen auch geringfügige Erhöhungen gegen die z. Zt. bestehenden Tarifsätze ein; soweit letzteres der Fall ist, haben die neuen Tarifsätze erst vom 10. Februar 1882 ab Giltigkeit. Der neue Tarif ist vom 15. Januar n. Js. ab bei den betheiligten Stationen, sowie dem Auskunftsbureau der Staatsbahnverwaltung hier, Köthenerstrasse 44, käuflich zu haben, bis dahin wird von unserem Verkehrsbureau hier, Leipziger Platz 17, über die neuen Tarifsätze Auskunft ertheilt. Berlin, den 28. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (65)

Am 5. Januar 1882 tritt zwischen unserer Station Lauban und Station Friedland in Schl. der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn im **Posen-Schlesisch-Märkischen Verbande** ein directer Ausnahmetarifsatz für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, sowie Holzdraht und Holzmehl (Holzzeugmasse etc.) in Höhe von 0,48 ℳ pro 100 kg für Transporte in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft. Berlin, den 31. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens des Directorii der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (66)

Mit dem 10. December cr., dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Strecke Opaleniza-Grätz, ist die Station Grätz der Märkisch-Posener Bahn mit directen Frachtsätzen in den **Preussisch-Sächsischen Verband** aufgenommen. Die Höhe der qu. Sätze ist bei den bezüglichen Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 28. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (67 J)

Mit dem 1. Januar 1882 tritt zum **Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbandstarife** vom 1. Mai 1878 der Nachtrag V in Kraft, welcher bei den diesseitigen mit Tarifen ausgerüsteten Depots, den Billetexpeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin sowie bei sämmtlichen übrigen Billetexpeditionen der diesseitigen Verwaltung, die zur Bezugsvermittelung käuflich verpflichtet sind, käuflich zum Preise von 0,20 ℳ zu haben ist.

Der qu. Nachtrag enthält ausser früher bereits publicirten Tarifveränderungen auch die nach unserer Bekanntmachung vom 2. d. Mts. in Folge Inkrafttretens der Staatsbahntarife zwischen den Stationen der Königlichen Eisenbahndirectionsbezirke Magdeburg einer- und Breslau resp. Berlin andererseits eintretenden, sowie anderweite Sätze zwischen Thorn und Bromberg des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen Oschersleben und Vienenburg der Braunschweigischen Bahn, sowie Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Bahn andererseits. Soweit in den erwähnten Relationen Erhöhungen vorkommen, treten dieselben mit dem 16. Februar 1882 in Kraft. Im Uebrigen werden die Sätze für Thorn und Bromberg einer- und den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg, andererseits mit dem 31. December d. Js. im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande ausser Kraft gesetzt und findet die Abfertigung der Transporte nach dem Staatsbahntarife zwischen den Stationen der Directionsbezirke Magdeburg und Breslau statt.

Ausser den vorerwähnten Tarifveränderungen erscheinen in dem Nachtrage neue Sätze der regulären Classen für die Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, sowie für die Station Graetz der Märkisch-Posener Bahn im Verkehr mit Spandau, Wittenberge und Perleberg. Auch ist die Station Salzgitter der Braunschweigischen Eisenbahn, sowie die Station Dt. Krone, Schrotz und Wittenberg i/W. des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif für Salz etc. einbezogen worden. Bromberg, den 30. December 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (68 J)

L'Administration du **Grand Central Belge** vient de publier une nouvelle édition des tarifs spéciaux, qui sont en vigueur en Service intérieur pour le transport des marchandises etc. (69)

Mit dem 15. Februar 1882 werden zwischen Berlin via Güsten einerseits und den Stationen Rossla und Leinefelde andererseits Retourbillets mit einer Gültigkeitsdauer von 3 Tagen unter Aufhebung der bisher bestehenden Retourbillets mit 2tägiger Gültigkeit eingeführt. Die Preise dieser Retourbillets, welche nach dem $1^1/_2$-fachen Betrage der Schnellzugtaxen, statt wie bisher nach dem $1^1/_2$fachen Betrage der gewöhnlichen Personentaxen berechnet worden, sind schon jetzt in unserem Verkehrsbüreau, — Sachsenhausen — Hedderichstrasse 59 — zu erfahren. Frankfurt a/M., den 30. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (70)

Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 10. November 1881 tritt am 1. Januar 1882 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend: anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Zechen Hannover I und II, berichtigte Frachtsätze für die Station Langendreer K. M. und B. M. und Berichtigungen. Letztere treten, soweit sie Fracht-Erhöhungen bedingen, erst am 15. Februar 1882 in Kraft. Die bezüglichen Frachtsätze für die Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen finden auch auf die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn im Rheinisch-Westfälisch-Badischen Verkehr Anwendung. Preis 0,10 ℳ. Köln, den 31. December 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (71)

Am 1. k. Mts. treten für die Beförderung von S t e i n k o h l e n, K o k e s, S t e i n k o h l e n a s c h e, K o k e s a s c h e u n d B r i q u e t s in Wagenladungen von je 10 000 kg die nachstehend bezeichneten Ausnahmetarife in Kraft.

1. Ausnahmetarif für den Verkehr von den Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg, einschliesslich der Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn. Verkaufspreis 0,65 ℳ.

2. Ausnahmetarif für den Verkehr:

a) von Stationen der Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld nach Stationen der Berlin-Anhaltischen, der Braunschweigischen und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, sowie nach der Station Berlin der Berlin-Hamburger Eisenbahn,

b) von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den sub a genannten, sowie nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg. Verkaufspreis 0,50 ℳ.

Durch diese Tarife werden aufgehoben die bezüglichen Sätze der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc.:

a) von den Zechen und Kokereien des Ruhr- und Wurmgebiets nach Berlin etc. vom 5. August 1877,

b) von den Zechen und Kokereien des Ruhr- und Wurmgebiets nach Stationen der Berliner Verbindungsbahn vom 5. August 1877,

c) im Norddeutschen Eisenbahnverbande vom 1. August 1879,

d) im Norddeutschen Eisenbahnverbande vom 1. Juni 1881,

nebst den dazu erschienenen Nachträgen,

e) des Nachtrags I vom 5. September 1879 zum Staatsbahngütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, der Königlichen Ostbahn und der Berliner Ringbahn einerseits und Stationen der Königlich Westfälischen Eisenbahn andererseits.

Die neuen Frachtsätze enthalten gegenüber den bisherigen ausser vielfachen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen (bis zu 2,00 ℳ pro 10 000 kg), welche letzteren im Allgemeinen nur in der anderweiten Normirung der Zechenanschlussfrachten ihren Grund haben. Soweit Frachterhöhungen anderer Art vorliegen, nämlich im Verkehr von den Stationen der früheren Westfäl. Bahn nach dem Dresdener, dem Nord- und dem Schlesischen Bahnhofe zu Berlin, sowie im Verkehr von sämmtlichen Stationen nach dem Berlin-Hamburger Bahnhofe zu Berlin, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1882 in Kraft. Köln, den 31. December 1881. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (72)

Am 1. Januar 1882 tritt zu dem Ausnahme-Tarif für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Verkehr der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld, sowie Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Bahn mit dem Eisenbahn-Directions-Be-

zirk Frankfurt a./M. vom 20. October 1881 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend: anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Zechen Hannover I und Hannover II, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Die Berichtigung des Frachtsatzes von Zeche Neu-Köln nach Güsten, welche eine Frachterhöhung mit sich bringt, tritt jedoch erst am 15. Februar 1882 in Kraft. Preis des Nachtrags 0,10 *M.* Köln, den 31. December 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (73)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Im Verkehr zwischen Halle B. A. und Wannsee findet vom 1. Januar 1882 ab eine directe Güterabfertigung zu den für Halle M. H. Wannsee bestehenden Frachtsätzen statt.

Desgleichen gelangen für den Güterverkehr zwischen Halle B. A. und Spandau, sowie zwischen Leipzig B. A. und Langwedel die betreffenden ab 1. Januar 1882 giltigen Sätze für Halle M. H. -Spandau resp. Leipzig M. H. -Langwedel zur Einführung und zwar die ermässigten Taxen zum 1. Januar, die erhöhten Sätze zum 20. Februar 1882.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erfolgt zwischen den nachstehenden Stationen vom 20. Februar 1882 ab auf Grund folgender erhöhter Entfernungen:

Leipzig B. A. E. -Spandau M. H. 204 km,
Halle B. A. E. do. 203 „
Leipzig B. A. E. -Langwedel 351 „

Berlin, den 29. December 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung). (74)

2. Stations-Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn zufolge ist am 20. d. Mts. die bisher blos für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle Aussig auch für den Frachtenverkehr eröffnet und in Folge dessen zu einer selbstständigen Station mit der Bezeichnung Aussig Oe. N.-W.-B. erhoben worden.

Gleichzeitig mit dieser Stationseröffnung ist die K. K. Zoll-Expositur von Schreckenstein nach Aussig Oe. N.-W.-B. verlegt worden.

Berlin, den 28. December 1881.
Die geschäftsführende Direction.
Siegert.

3. Stationsverwaltung.

Thüringische Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 17. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass am 2. Januar k. Js. auch der Eilgut- und Frachtstückgutverkehr, sowie der Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr auf unserer Station Ammendorf eröffnet wird. Erfurt, den 29. December 1881. Die Direction. (4)

4. Auszahlungen.

Von der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft mit der Einlösung des Coupons No. 22 der Eutin-Lübecker Eisenbahn - Prioritätsobligationen beauftragt, bringen wir zur öffentlichen Kunde, dass die fraglichen Coupons vom 2. Januar 1882 ab

in Oldenburg an unserer Casse,
„ Lübeck bei der Commerzbank,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren v. Erlanger & Söhne,
„ in Berlin bei den Herren Platho & Wolff

eingelöst werden. Oldenburgische Landesbank. (1 B & W)

5. Submissionsresultate.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Submissionsresultate des Maschinentechnischen Bureaus der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn vom 21. December v. J. (2327)

Offerte pro Wagen ohne Bremse *M.*	Offerte pro Wagen mit Bremse *M.*	Submittent: Name und Domicil	Lieferort	Lieferzeit
7 zweiachsige Personenwagen I./II. Classe mit Retirade, 3 mit, 4 ohne Bremse.				
12 800	13 600	F. Wöhlert'sche Maschinenbau-anstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	3 Stück im August, 4 Stück im September 1882.
13 250	14 000	Actiengesellschaft für Fabrication von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	
13 400	14 070	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	
13 100	13 850	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	
14 000	14 600	„Saxonia", Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	
13 zweiachsige Passagiergepäckwagen mit Bremse.				
—	6 420	F. Wöhlert'sche Maschinenbau-anstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	6 Stück im Juli, 7 Stück im August 1882.
—	6 300	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg	
—	6 475	Actiengesellschaft für Fabrication von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	
—	6 485	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	
—	6 490	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	desgl.	
—	6 505	„Saxonia", Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	
25 zweiachsige eiserne Kalkwagen ohne Bremse.				
2 250	—	F. Wöhlert'sche Maschinenbau-anstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	Juli 1882.
2 240	—	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg	
2 275	—	Actiengesellschaft für Fabrication von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	
2 225	—	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	
2 195	—	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	do.	
2 330	—	van der Zypen & Charlier in Deutz	Deutz	
2 345	—	„Saxonia", Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	
250 zweiachsige offene Güterwagen, 55 mit, 195 ohne Bremse.				
1 635	2 235	Gebrüder Lüttgens in Burbach a. d. Saar	Burbach a. d. Saar	Vom November 1882 ab 50 Stück pro Monat.
1 910	2 560	F. Wöhlert'sche Maschinenbau-anstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	115 Stück im Monat Juli und 135 Stück im Monat August 1882.
1 890	2 540	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg	
1 850	2 520	Actiengesellschaft für Fabrication von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	
1 840	2 480	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	
1 890	2 455	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	do.	

1 404	1 809	Stanislaus Lentner	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	115 Stück im Monat Juli und 135 Stück im Monat August 1882.
1 950	2 550	van der Zypen & Charlier in Deutz	Deutz	
1 985	2 600	„Saxonia“, Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	

PRIVAT-ANZEIGEN.

6. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Submission auf Lieferung von rd. 61 200 kg gusseiserne Muffenröhren für Durchlässe d. Secundärbahn Cölbe-Laasphe
Termin:
Mittwoch, den 11. Januar 1882,
Vormittags 11 Uhr
im bautechnischen Bureau der unterzeichneten Behörde. Offerten sind mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung gusseiserner Röhren“, dem bautechnischen Bureau einzureichen. Bedingungen können daselbst gegen Einsendung von 1 Mark bezogen werden. Hannover, den 27. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (3 J)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von rot. 570 cbm eichener Weichenschwellen soll, in zwei gleiche Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Lieferungsbedingungen sind gegen Zahlung von 1 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen.
Lieferungsofferten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
„Abtheilung III C. Submission auf Lieferung von Weichenschwellen“
bis zum **16. Januar 1882** an uns einzusenden.
Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet an dem folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten im Centralbüreau hierselbst statt. Elberfeld, den 28. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (5)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Anfertigung und Lieferung von 2 000 Tonnen Querschwellen aus Fluss- beziehungsweise Schweisseisen soll, in drei Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Materialien-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, können auch vom Kanzlei-Vorsteher Peltz hier gegen Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ bezogen werden.
Offerten sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Oberbau-Materialien“
bis zu dem auf **Donnerstag, den 5. Januar 1882 Vormittags 11 Uhr** anberaumten Submissionstermine, in welchem die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird, einzureichen. Elberfeld, den 19. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (2323)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die Lieferung von 14 000 Stück Querschwellen von Flusseisen im Gewicht von 644 000 kg sowie des zugehörigen Befestigungsmaterials soll im Wege der Submission verdungen werden.
Zeichnungen und Bedingungen sind durch unser Centralbureau zu beziehen. — Offerten werden bis zum 20. Januar 1882, Vormittag 11 Uhr erbeten. Direction. (2)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Wir beabsichtigen, 4 Güterzugslocomotiven und eine Personenzugsmaschine mit Tendern, vollständig betriebsfähig, zu verkaufen und theilen auf Wunsch die näheren Bedingungen sowie Zeichnung und Beschreibung der Maschinen gern mit. Posen, im December 1881. Die Direction. (6)

Eisenbahnwörterbuch v. J. Rübenach. I. Theil: Französ.-Deutsch 7 M. II. Theil: Deutsch-Franz. 7 M. Verlag v. H. S. Hermann in Berlin.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, Walzenstühle und Mühlenbestandtheile.

4 Neuhaus'sche No. 8 Pulsometer,

2 u. 2 übereinander montirt, entsümpft. Grube Heisinger-Tiefbau b. Kupferdreh in 62 Tag. u. hoben 204408 cbm. Wasser 34 m. saiger bei 6° C. Temperatur-Erhöhung u. einem Druck v. 3,2 Atm. — 2 No. 8 Puls., wie nebenstehd., 45 u. 50° schräge montirt, entsümpften Zeche „Paul" b. Werden, in 30 anstatt 52 Tagen.

Garantirte auf wirklich. Proben beruh. Leistungs-Angaben.

BERLIN SW., *Königgrätzer-Strasse 77.*

Deutsch-Engl. Pulsometer-Fabrik M. NEUHAUS.
Telegr.-Ad.: „HYDRO" Berlin.

Auf der Gewerbe- und Kunst-Ausstellung zu Düsseldorf 1880 mit der goldenen Staats-Medaille prämiirt.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb

in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,

liefert:

A. Walzwerks-Produkte aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- u. Fein-Eisen, Rund-, Quadrat-, Flach-, Schneid- und Band-Eisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als ⌊-T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- und **Winkelschienen.**
Bleche als: Kesselbleche in allen Qualitäten, Fein-, Brücken-u. Reservoir-Bleche, gesteinte u. geripppte Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnschienen	60,000 t
Eisenbahnschwellen	10,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Bleche	7,500 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t
Walzdraht	6,000 t

B. Stahlwerks-Produkte.

Façonguss aus Flusseisen und Flussstahl nach eigenen und fremden Modellen.

C. Hochofen-Produkte.

Puddel-, Giesserei-, Bessemer- und Thomas-Roheisen.
Spiegeleisen und **Ferro-Mangan.**

Produktionsfähigkeit pro Jahr: Roheisen 170,000 t.

D. Maschinelle Produkte etc.

Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Förder-, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Dimensionen.
Druck- und Hebepumpen für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rund-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbsttätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poterieguss.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon und jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachkonstruktionen jeder Grösse.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne** etc.
Schwimmende Docks.

E. Bergbau-Produkte.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zeche Oberhausen.

PATENTE: **Wasserhaltungsmaschinen** mit Rotation und Hubpausen, System Kley. **Flachschieber und Präzisions-Steuerungen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen** mit Expansionssteuerung, System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbsttätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. St. Antonyhütte zu Osterfeld bei Sterkrade.
III. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
IV. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
V. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VIII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
IX. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Bellinghausen.
X. Zeche Neu-Essen IV in Bellinghausen.
XI. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XII. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 7000, gegen 9000 im Jahre 1873/74.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

(vorm. William Benndorf)

Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer:

Schraubenschneid-Support-Drehbänke nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallel-schraubstöcke;**

ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen. Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 2. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Januar 1882.

Inhalt: Zur Wiener Stadtbahnfrage. — Von der internationalen Ausstellung für Elektricität. XIV. (Schluss.) — Verein für Eisenbahnkunde. — Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Personal-Nachrichten. — Russische Correspondenz. — Reichsgerichts-Präjudizien. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Be- und Entladefristen. 3. Ausloosungen. 4. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Zur Wiener Stadtbahnfrage.*)

Die Frage einer Wiener Stadtbahn ist an und für sich nicht neu. Bereits im Jahre 1873, in der Zeit des sogenannten wirthschaftlichen Aufschwunges in Oesterreich, wurde dieselbe lebhaft ventilirt und die schwüle, warme Luft jener Tage hatte bereits nicht weniger als 23 Stadtbahnprojecte gezeitigt, wovon aber damals nur 13 als zur Prüfung und Behandlung durch den Ingenieur- und Architectenverein geeignet befunden wurden. Das Resultat dieser Prüfung war das denkbar ungünstigste und gipfelte in dem Urtheile, dass keines der vorgelegten Projecte eine derartig vollständige Lösung der Localbahnfrage für Wien enthalte, dass es zur Annahme empfohlen werden könnte.

Die im Jahre 1873 eingetretene wirthschaftliche Katastrophe, im Volksmunde der „Krach" genannt, setzte auch die Stadtbahnfrage von der Tagesordnung ab, und die Projecte wanderten insgesammt in die Registraturen.

Mit dem neuen politischen System wurde auch wieder ein wirthschaftlicher „Aufschwung" in Oesterreich angebahnt, welcher in den jüngsten Tagen in unserem Parlamente Gegenstand ebenso lebhafter, als geistreicher und in wirthschaftlicher Beziehung hochinteressanter Debatten gewesen ist.

Dieser wirthschaftliche Aufschwung scheint denn auch eine Englische Gesellschaft ermuthigt zu haben, durch ihre Ingenieure J. Bunten und Fogerty ein neues Stadtbahnproject zur Concessionirung vorzulegen. Die Vorlage dieses Hochbahnprojectes rief auch einen Theil der im Jahre 1873 ad acta gelegten, in theilweise modificirter Form zu neuem Leben, und die Stadtbahnfrage auf die Tagesordnung, um selbe, wie wir im Interesse Wiens sehnlichst wünschen und hoffen, diesmal zu einer befriedigenden Lösung und Realisirung zu bringen.

Vor Allem handelt es sich um die Principienfrage, ob Hochbahn oder Untergrundbahn; denn während das Project Fogerty uns zum weitaus grössten Theile eine Hochbahn schaffen will, haben die anderen Projecte die Lösung der Stadtbahnfrage als Untergrundbahn im Auge. Dem Projecte Fogerty gegenüber stehen die Projecte des Herrn Ingenieur Pollaczek, der Wiener Baugesellschaft im Vereine mit dem Wiener Bankverein, vertreten durch den Herrn Baudirector Bode, das neuere Project des Herrn Baron Schwarz und endlich jenes des Herrn Ingenieur d' Avigdor. Die detaillirtere Beschreibung dieser Projecte und deren Traçe hat für das Allgemeine weniger Interesse und kann daher hier übergangen werden. Dagegen seien die über die Frage der Stadtbahnen im Allgemeinen, und speciell die Principienfrage, ob Hochbahn oder Untergrundbahn, zum Ausdrucke gebrachten verschiedenen fachmännischen Anschauungen kurz recapitulirt.

Vor Allem wurde auf den enormen Verkehr der bereits bestehenden Stadtbahnen in Berlin, London und Newyork hingewiesen und constatirt, dass bei dem rapiden Anwachsen der grossen Städte, dieser modernen Erscheinung, die Anlage von Stadtbahnen für die Belebung, Vermittelung und Förderung des Verkehrs zur unabweislichen Nothwendigkeit geworden, und nicht nur auf die Verkehrs-, sondern auch auf die ethischen und nationalöconomischen Verhältnisse einer Grossstadt von weittragendster Bedeutung sind.

Nachstehende Tabelle giebt ein übersichtliches Bild der Frequenz bestehender Stadtbahnen:

	Berlin	Paris	London	Newyork
Stadtbahnlänge in Kilom.	37	26	30	56
Bevölkerung in Millionen	1,12	2,12	3,77	1,25
Stadtbahnverkehr in Millionen Menschen . .	1,2	5,3	2—300	60,8
Der Kopf der Bevölkerung fährt	1 mal	2 mal	30 mal	48 mal

Aus dieser Tabelle lässt sich der Schluss ziehen, dass die Gürtelbahnen von Berlin und Paris für die dermalige räumliche Entwickelung der Stadt noch zu weit nach Aussen gerückt, zu weit vom Centrum der Stadt entfernt sind. Wir müssen für Wien eine in der Traçeführung der Londoner Stadtbahn analoge, complett in sich geschlossene Ringbahn schaffen, in welche alle Haupt- und Localbahnen einmünden, welche das Weichbild der Stadt ziemlich gleichmässig mit Linien bedeckt, um allen Theilen deren Benutzung zu ermöglichen, und alle Theile der Stadt und deren Bevölkerung an dem neuen Verkehrsmittel participiren zu lassen; eine Stadtbahn, welche ferner für die Abwickelung eines Massenverkehrs befähigt ist, daher normalspurig und mindestens doppelgeleisig sein müsse, die bestehenden Anlagen thunlichst schonen, den ästhetischen Anforderungen möglichst weitgehend Rechnung tragen muss, und die weitere bauliche Entwickelung der Stadt nicht präjudiciren darf.

Schon hieraus geht hervor, dass ein gutes Stadtbahnproject an und für sich eine höchst schwierige und mit Rücksicht auf die mannigfachen Rücksichtnahmen und mitunter durch diese bedingten sehr schwierigen Constructionen zu den schwersten Aufgaben des Ingenieurs gezählt werden muss.

Zwei Umstände, sagt Herr Baudirector Bode, erschweren diese Aufgabe ganz besonders; erstens weil die Begriffe über die Aufgabe einer Stadtbahn ausserordentlich verschieden und mannigfaltig sind, und zweitens die Beispiele, an welche sich ein Ingenieur bei jedem seiner Projecte sonst anzuschliessen in der Lage ist, bei einem Stadtbahnproject äusserst selten sind, und die wenigen Beispiele bei der grossen Verschiedenheit der Verkehrs- und Terrainverhältnisse selten und nur in beschränktem Masse anzuwenden sind.

*) In der ausserordentlichen Versammlung des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenvereines am 14. December 1881 wurde die eingehende Discussion der Wiener Stadtbahnfrage beendet. Wenn auch diese Frage im gegenwärtigen Momente speciell für Wien von besonderem Interesse ist, so haben diese Verhandlungen auch für weitere Kreise manch' Interessantes geboten, so dass es nicht ungerechtfertigt erscheinen kann, auch in diesem Blatte darauf kurz zurückzukommen. Man vergl. übrigens betreff. Obermayer's eingehenden Vortrag im Club Oesterr. Eisenbahnbeamten über das fragliche Thema und die Discussion desselben No. 84 S. 1202 und No. 90 S. 1288 v. Jahrg. Die Redact.

Was den Verkehr anbelangt, sagt Herr Baudirector Bode, so lässt sich derselbe in zwei Theile trennen, und zwar einerseits in den Localverkehr, welchem die Stadtbahn in erster Linie zu dienen hat, und in den Externverkehr. Als Localverkehr bezeichnet er zunächst denjenigen, welcher sich mit der Verbindung des Centrums mit der nächsten Umgebung der Stadt befasst, und eine Verbindung mit den bestehenden Bahnen, eine möglichst rasche Erreichung der Localstrecken, zwecks der Anlage von Familienhäusern etc. ermöglicht. Der Externverkehr hat die Aufgabe, Reisenden, welche in einer solchen Entfernung von der Stadt wohnen, dass sie ihre Geschäfte in einem Tage oder in noch kürzerer Zeit abwickeln können, dies zu ermöglichen oder zu erleichtern.

Eine weitere Aufgabe ist die Förderung der Approvisionirung, und endlich die Verbindung der Bahnen untereinander.

Bezüglich der Frage, ob Hochbahn oder Untergrundbahn, wurde besonders darauf hingewiesen, dass dieselbe von den Amerikanischen Ingenieuren eingehend studirt und zu diesem Behufe Fachmänner nach London entsendet wurden, um die daselbst seit Jahren im Betrieb befindliche Untergrundbahn in Augenschein zu nehmen. Das Resultat dieser Studien war, dass man sich für eine Hochbahn entschied. Die Amerikaner, sagte Herr Ingenieur Lenz, übersahen nämlich nicht die bedeutenden Nachtheile einer Untergrundbahn und erkannten, dass dieselbe unverhältnissmässig mehr koste, als eine Hochbahn. Thatsächlich kostete die Londoner Untergrundbahn pro 1 km ca. 4 Millionen, die Newyorker Hochbahn dagegen nur 1 800 000 fl.

Der heutige Stand der Ingenieurwissenschaft ermöglicht und sichert thatsächlich die Durchführung einer Hochbahn vom constructiven Standpunkt unter Wahrung der vollkommensten Sicherheit.

Die sonst so häufig gegen die Hochbahn geltend gemachten Bedenken rücksichtlich der Belästigung der Bewohner angrenzender Gebäude und der Passanten durch Rauch und Lärm, sind um so weniger stichhaltig, als uns auch in dieser Richtung Wissenschaft und Technik genügend Mittel an die Hand geben, um diese Missstände auf ein Minimum zu reduciren. Die Befürchtungen, dass die anliegenden Objecte entwerthet würden, sind durch die Erfahrungen in Newyork zur Evidenz widerlegt, indem diese Objecte an Werth nicht nur nicht verloren, sondern in Folge der starken Nachfrage, wegen der guten Ausnutzung derselben zu Waarenlagern und Depots, Geschäften etc. an Werth entschieden nur gewonnen haben. Und dieselben Erfahrungen werden auch wir machen. Die Frage: ob Hochbahn oder Untergrundbahn, ist, wie weiter hervorgehoben wurde, von vier Gesichtspunkten zu betrachten.

Der wichtigste und massgebendste ist der des Passagiers. Es dürfte wohl mit Sicherheit behauptet werden, dass unter 100 Passagieren 99 die Hochbahn der Untergrundbahn, das Fahren in gesunder Luft demjenigen in der Rauch erfüllten, dumpfigen Tiefe einer Untergrundbahn vorziehen werden. Ich schliesse mich dieser Ansicht nicht nur vollkommen an, sondern möchte zur näheren Illustrirung dieses Punktes nur auf die in diesen Blättern jüngst von Herrn Jungnickel gegebene Schilderung der Annehmlichkeiten der Londoner Untergrundbahn verweisen.

Vom zweiten Gesichtspunkte, und zwar dem der Sicherheit betrachtet, dürfte wohl auch der Hochbahn der Vorzug gebühren. Sie ermöglicht den Betriebs- und Zugbegleitungsorganen eine freie ungehinderte Fernsicht und vermindert dadurch in demselben Masse die Gefahr für die Sicherheit, als jede einzelne der vielen Lampen einer Untergrundbahn die sichere Betriebsführung zum mindesten erschwert, wenn nicht gefährdet. Die vor wenigen Tagen in London erlebte Katastrophe spricht für die Richtigkeit dieser Behauptung deutlich genug. Der Hinweis der Gegner auf die Katastrophe auf der Taybrücke ist absolut unstichhaltig und schlecht gewählt, weil die Verschiedenartigkeit der ganzen Anlage und Betriebsverhältnisse einen solchen Vergleich a priori ausschliesst.

Der dritte Gesichtspunkt ist jener der Rücksichtnahme auf ästhetische und architectonische Momente. Dieser ist nun allerdings bedenklicher. Indess ist es gewiss nicht ausgeschlossen, und unsere gediegensten Architecten, die Herren Oberbauräthe Hansen, Ferstel, Schmidt und Hasenauer, denen das Hochbahnproject Fogerty zur Beurtheilung von diesem Gesichtspunkte übergeben wurde, haben es in ihrem Gutachten ja ausgesprochen, dass auch diesen Rücksichten Rechnung getragen werden könne, und immerhin ein Project zu Stande kommen könnte, dessen architectonische und ästhetische Mängel reichlich durch alle übrigen, mit seiner Realisirung unzweifelhaft in Aussicht stehenden Vortheile aufgewogen würden. Ja die genannten Architecten glaubten sogar auf einen nicht zu unterschätzenden, und zwar wesentlich ästhetischen Vortheil dieses Hochbahnprojectes hinweisen zu müssen, nämlich auf die mit einem solchen Bahnbau im innigsten Zusammenhange stehende künftige bauliche Entwickelung Wiens. Das Gutachten gipfelte in dem Satze, dass unter Voraussetzung entsprechender Abänderungen die ästhetischen Rücksichten kein Hinderniss für die Ausführung des Fogerty-schen Hochbahnprojectes bilden sollen.

Und wenn sich endlich Schönheit und Nützlichkeit nicht gleichmässig verbinden liessen, so werden wir wohl keine unberechtigte Forderung stellen, wenn wir verlangen, dass die Schönheit der Nützlichkeit, dem allgemeinen Interesse und den wirthschaftlichen Verhältnissen ein Opfer bringe, und in dieser für die wirthschaftliche Entwickelung einer Stadt geradezu vitalen Frage zurücktrete, und sich mit dem zweiten Range bescheide.

Endlich spricht auch der vierte und letzte Punkt für die Hochbahn. Es ist der finanzielle. Die weit geringeren Anlagekosten der Hochbahn gegenüber der Untergrundbahn, wie dies durch das Beispiel der Newyorker Hochbahn schon früher hervorgehoben worden ist, ermöglichen und sichern viel früher ein Verzinsung und Rentabilität der Anlage, durch welche auch wieder die Sicherheit, der Comfort und überhaupt die ganze Anlage nur gewinnen.

Diesen vielen positiven Vortheilen der Hochbahn stehen die weit unbedeutenderen der Untergrundbahn entgegen. Letztere reduciren sich auf die Nichtbeeinträchtigung bestehender Anlagen, und eine einigermassen natürlichere Bildung und theilweise Näherrückung der Stationen, werden aber durch die Nachtheile aus der sich nothwendigerweise ergebenden Complication mit den Canälen und einem weitverzweigten Gas- und Wasserleitungsnetz und den hieraus resultirenden erhöhten Anlagekosten bei Weitem überwogen.

Fassen wir kurz das Resultat der Verhandlungen zusammen: Das Project Fogerty stellt für Wien eine Hochbahn im wahren Sinne des Wortes in Aussicht, welche mit den vielen principiellen Vortheilen der Hochbahn auch jene einer mit überraschendem Geschick und gründlichem Verständniss unserer Verkehrsverhältnisse gewählte Traçe vereinigt, eine Traçe, welche die volks- und industriereichsten Stadttheile auf kürzestem Wege mit dem Centrum, und dieses wieder mit der Peripherie und allen Bahnhöfen verbindet, ohne bestehende Communicationen zu alteriren und der Regulirung des Wienflusses zu präjudiciren. Die anderen Concurrenzprojecte streben dagegen die Lösung der Stadtbahnfrage auf dem Principe der im Allgemeinen, insbesondere aber bei unseren localen und Terrainverhältnissen absolut nicht empfehlenswerthen Untergrundbahn, in Vereinigung mit einer Wienflussregulirung an, und lassen vielleicht gerade mit Rücksicht auf letzteren Umstand und die damit verbundenen enormen Kosten keine baldige Realisirung, noch weniger aber jemals eine Rentabilität erhoffen, beziehen auch nur einen verhältnissmässig geringen Theil der Stadt in ihr Verkehrsgebiet ein. Nach den eben geschlossenen Verhandlungen dieser wichtigen Frage in unserem Vereine kann demgemäss nur das Project Fogerty allein als jenes bezeichnet werden, welchem die Anerkennung und Anempfehlung gebührt, die Frage einer Wiener Stadtbahn in der bisher vollkommensten und gediegensten Weise gelöst zu haben.

Wien, Ende December 1881. —m.—

Von der internationalen Ausstellung für Elektricität.

XIV.

Nachlese. (Schluss.)

Mit der Aufzählung der grossen Französischen Eisenbahngesellschaften, welche in dem letzten Berichte erfolgte, ist fast Alles erschöpft, was von den Französischen Ausstellern, soweit sie das Eisenbahnwesen angehen, gesagt zu werden verdient; denn der Rest derselben hatte zum grösseren Theile werthlose Gegenstände geliefert, so zahlreich sie auch waren. Reich vertreten waren auf diesem Gebiete im Modell ausgestellte neuartige Vorrichtungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit der Eisenbahnen auf elektrischem Wege; wir erwähnen nur die Modelle von Ducousse frères in Paris, Sazérat & Lorel in Brest und Dr. Choné in Lilas, welche automatisch und elektrisch den Gang der Züge nach den Endstationen markiren sollen, aber kaum einen praktischen Werth verrathen. Die Firma Mors in Paris war von den privaten Ausstellern die hervorragendste; sie nahm einen beträchtlichen Raum im Hauptschiffe des Gebäudes ein und zeigte in trefflicher Ausführung eine Reihe elektrischer Semaphoren nach den Systemen von Tesse, Lartigue, Prudhomme, Blocksignale nach Saxby et Farmer und elektrische Niveauübergangssignale. Ebenso verdient noch die bekannte Firma Breguet in Paris hervorgehoben zu werden, welche ihrerseits die Systeme Tyer und Leopolder in der an ihr gewohnten Vollendung der Ausführung ausgestellt hatte. A. Crespin in Paris hat die oben erwähnten Vorrichtungen zur selbstthätigen elektrischen Markirung des Ganges der Züge auf pneumatische Beförderungsweise eingerichtet. Erwähnenswerth sind die Petardenapparate von Gressier in Paris, welche Petardensignale mit elektrischer Signalisirung verbinden. Sonderbar war ein zweitheiliges Schienensystem von Jules Hunebelle in Paris, welches zwischen Unterschiene und Oberschiene einen Raum für die Lagerung von Telegraphenkabeln ausspart. Eine unglücklichere Wahl für die Lagerung eines derartigen Kabels ist natürlich kaum aufzufinden; denn nicht nur droht jede Verletzung des Oberbaues eine Unter-

brechung der Leitung, die doch gerade für diesen Fall am verhängnissvollsten werden kann, sondern jede Geleisumlegung, wie überhaupt jede Unterhaltungsarbeit des Oberbaues gefährdet die Substanz der Telegraphenleitung. Was sonst noch von einzelnen Französischen Ausstellungsfirmen, deren Gegenstände ins Eisenbahnfach fielen, vorhanden war, hatte für die Eisenbahnpraxis keine Bedeutung. Man konnte an den Collectionen mancher Aussteller beobachten, dass sie die Elektricität gewissermassen noch als eine Kraft behandeln, deren Hauptzug in einer gewissen geheimnissvollen Wirkung liege. In der Nordwestecke des Gebäudes befand sich unter Anderem eine ganze Collection derartiger Apparate, welche in ihrem Gesammteindrucke mehr ein Alchymistencabinet als eine Ausstellung für unsere modernen Zeiten darstellten. Alle möglichen Apparate wurden hier elektrisch betrieben, aber in einer so primitiven, unwissenschaftlichen und unpraktischen Art und Weise, dass sie eher den Eindruck der Lächerlichkeit machten. Aber doch erwiesen auch diese Ausstellungsgegenstände den Besuchern einen wesentlichen Dienst; sie zeigten in charakteristischer Weise die jetzt glücklich überwundene Kindheit der Elektrotechnik und liessen die Besucher nur noch mehr erstaunen, wenn sie sich aus diesen Winkeln des Gebäudes wieder rückwärts wandten und den wuchtigen, vollendeten, durch und durch industriellen Apparaten der übrigen Aussteller erneute Aufmerksamkeit schenkten.

Damit wäre die Besprechung der Ausstellung eigentlich erledigt, wenn nicht noch Manches nachzutragen wäre, was im Laufe der Besprechung ebenso bei der Französischen wie bei den anderen Abtheilungen übersehen wurde. Fast gar nicht sind bisher die Telegraphenstangen zur Besprechung gelangt, trotzdem eine grosse Zahl davon vorhanden waren. Zwei verschiedene Arten waren hierbei zu unterscheiden: die hölzernen und die eisernen. Erstere waren nur in kleineren Abschnittproben vorhanden, während letztere an der Ostfront des Gebäudes an dem hier liegenden Ausgange aufgestellt waren. Im Pavillon des Französischen Ministeriums der Posten und Telegraphen waren einige gut erhaltene Proben von hölzernen Telegraphenstangen vorhanden, die 20 Jahre in Gebrauch gewesen, nachdem sie mit Eisenvitriol getränkt worden waren; ebenso interessant waren die Proben von Telegraphenstangen, welche seitens der Französischen Telegraphenverwaltung in Cochinchina angewandt werden; Bambusstangen, versehen mit eisernem Schuh, mittelst dessen sie im Boden haften, sowie Stangen aus heimischen Bäumen hergestellt, welche zwar allem Anscheine nach eine grosse Festigkeit und Dauerhaftigkeit besitzen, aber ihrer ausserordentlichen Härte wegen auch ungemein schwer zu bearbeiten sein dürften. Welch' sonderbarer Art von Zerstörung hölzerne Telegraphenstangen ausgesetzt sind, wird in der Norwegischen Abtheilung durch das Stück einer solchen illustrirt, welches C. Nielsen, der Director der Norwegischen Staatstelegraphen, ausstellte. An diesem Stück konnte man nämlich erkennen, dass der Specht (picus martius und picus verides) die Stangen anbohrt, wahrscheinlich weil er durch das Summen der Drähte dazu verleitet wird, Insecten in dem Holze zu vermuthen. Das ausgestellte Stück rührte von einer durchaus frischen und mit Eisenvitriol imprägnirten Stange her und zeigte ein durch und durch gehendes Loch von 7 cm Durchmesser, welches durch den Vogel gebohrt worden war. Die Löcher befinden sich zumeist dicht an der Spitze der Stange; man hat in Norwegen beobachtet, dass hauptsächlich diejenigen Telegraphenlinien unter den Vögeln zu leiden haben, welche sich in der Nähe von Fichtenwäldern befinden, wo diese Vögel sich aufzuhalten pflegen. Derselbe Aussteller will übrigens auch noch eine Reihe ähnlicher Effecte beobachtet haben, welche die summenden Leitungen auf Thiere ausüben; Bären sollen Bienenstöcke in den Stangen vermuthen und wiederholt die Steinumpackung derselben zerstört haben; ebenso sollen die Wölfe dort, wo Telegraphenleitungen angelegt wurden, verscheucht worden sein. — Zahlreich sind die eisernen Telegraphenstangen. Ausser dem bereits in vorigem Berichte bei der Ausstellung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erwähnten Systeme von Couärd, welcher Altschienen verwendet, sind von Französischen Constructeuren de la Taille in Orléans hervorzuheben, der zwei T-Walzeisen dazu benutzt, welche mit einander durch Gitterwerk verbunden sind, so dass die Stange im Querschnitt H-förmig erscheint, die Isolatorenträger sind paarweise innerhalb des Gitterwerkes angebolzt.

Die Société anonyme des hauts-fourneaux, fonderies et forges de Franche-Comté stellte eiserne Telegraphenstangen aus, welche aus je zwei halbringförmigen und mit einander vernieteten Walzeisen hergestellt waren, so dass sie einen ovalen Querschnitt zeigten; Papin in Paris, 51 Boulevard Montparnasse, zeigte eine eigenthümliche Construction: 4 Stück Winkeleisen waren mit einander derart vernietet, dass sie für die oberen Theile der Stange einen kreuzförmigen Querschnitt zeigten, gingen aber alsdann von gewisser Höhe ab nach Unten hin allmälig auseinander, um hier einen grösseren Querschnitt für die Stabilität zu bieten. Für geringere Höhen bestanden die Stangen lediglich aus einem Stück Walzeisen rechteckigen Querschnittes, welches am oberen Ende in bestimmten Intervallen durchbohrt war, um die Träger für die Isolatoren daselbst anbolzen zu können. Einen ganz anderen Charakter jedoch zeigten zwei weitere Systeme, welche auf der Ausstellung figurirten, herrührend das eine von Siemens Brothers in London, das andere von Muirhead und fabricirt von Latimer Clark, Muirhead & Comp. in Westminster — beides Ausstellungsobjecte der Grossbritannischen Abtheilung. Das Erstere bestand aus einer spitz zulaufenden schmiedeeisernen Röhre, welche in eine starke gusseiserne Röhre von grösserem Querschnitt hereingesetzt wird; an diese gusseiserne Röhre ist eine breite rechtwinklige Fussplatte angegossen, welche 1 m tief in den Boden einzulassen ist, sobald die Stange aufgestellt wird. Das Gewicht dieser Construction, ca. 90 kg, ist ein sehr grosses, ein Umstand, welcher wohl weniger für England und den Continent, dagegen sehr für überseeische Versendung und Verwendung in Betracht kommt. Das von John Muirhead jun. erfundene System dagegen zeichnete sich durch äusserste Beschränkung des Gewichtes aus; es scheint ausserdem sehr widerstandsfähig und dauerhaft zu sein und gewährt endlich auch einen schönen Anblick, was man von allen bisherigen Systemen eiserner Telegraphenstangen nicht sagen kann. Die Muirhead'sche Stange besteht ebenfalls der Hauptsache nach aus einer oben spitz zulaufenden schmiedeeisernen Röhre, welche ihrerseits wieder in eine gusseiserne Röhre hineingesetzt wird; aber erstere ist im Ganzen äusserst leicht construirt und nur am Fusse — dort, wo sie in den gusseisernen Untersatz eingelassen wird — besonders verstärkt, indem eine dritte genau hineinpassende und mit Stahlbändern garnirte Röhre von Unten aus hineingeschoben ist. Diese Construction trägt der durch die Theorie übrigens erklärbaren Erfahrung Rechnung, dass Telegraphenstangen dicht an dem Boden oder in einer Entfernung bis zu einem halben Meter über demselben abzubrechen pflegen, wenn sie dies überhaupt thun. Die gusseiserne Säule ist ihrer ganzen Höhe nach durch Längsrippen verstärkt und endet in eine verhältnissmässig kleine Standplatte, auf welcher die Verstärkungsrippen, sich etwas vergrössernd, aufsetzen. Eine derartige Stange wiegt nur 60 kg, also bedeutend weniger als die Siemens'sche. Die ausgestellten Exemplare waren, wie dies für den Gebrauch unumgänglich sein dürfte, mit einem Blitzableiter versehen.

Was die Isolatoren betrifft, so waren dieselben auf der Ausstellung ungemein zahlreich und in den verschiedensten Formen vertreten; alle diese Formen konnte man auf einen kleinen Raum neben einander gestellt in der etwa 2 000 Stück umfassenden Collection der grossartigen Belgischen Isolatorenfabrik von De Fuisseaux in Baudur bei Mons überschauen, welche für alle Länder der Erde die Isolatoren in derjenigen Form liefert, in welcher sie die eine oder andere Verwaltung anzuwenden pflegt. Die Deutsche Form ist bekannt; in Frankreich und Russland zieht man ein- bis zweifach im Kopfe eingeschnittene Isolatoren vor; Belgien benutzt spitz glockenförmige und hakenförmige, Norwegen und Schweden Doppelglocken. In der Abtheilung für Norwegen fand man auch Isolatoren für den Uebergang der Kabelleitungen unterirdischer oder unterseeischer Kabelleitungen in terrestrische Leitungen, nämlich birnenförmige, von Oben nach Unten durchbohrte, seitlich befestigte Porzellanisolatoren. Nordamerika wies Glasisolatoren auf. Die in der Japanischen Abtheilung vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgestellten Porzellanisolatoren waren von Europäischer Form, das Material aber zeigte sich von der denkbar erreichbarsten Güte.

Es ist erklärlich, dass das Telegraphenwesen auch soweit es ausserhalb des Eisenbahnwesens steht eine ungemein reichhaltige Vertretung gefunden hat, ohne dass wir natürlich hier darauf näher eingehen können; namentlich zeichneten sich Deutschland und Frankreich in dieser Beziehung aus. Die hierher gehörigen Deutschen Firmen waren W. Gurlt, Gebr. Naglo und Siemens & Halske in Berlin, ausserdem aber glänzte besonders das Reichspostamt in Farbschreibern mit Uebertragungseinrichtung, Hughes'schen Relais, Einschaltungseinrichtungen nach Ludewig und Canter, Fuchs'schen Gegensprechsysteme, Morse-Apparatsystemen etc. In der Französischen Abtheilung fesselte die allgemeine Aufmerksamkeit der Meyer-sche Manuscripttelegraph, welcher aber noch darauf beruht, dass die Zeichnung resp. die Schrift auf Staniol mittelst isolirender Tinte aufgebracht werden muss, während der Allerfinder Edison einen ähnlichen Apparat ausstellte und betrieb, bei welchem jede beliebige Bleistiftzeichnung in den Apparat gebracht werden konnte, da er dafür sorgte, dass das Manuscript vorher entsprechend präparirt wurde, ehe er es dem Apparate überlieferte.

Zahlreich waren aus dem Gebiete des Telegraphenwesens die elektrischen Feuermelder, elektrischen Wasserstandszeiger, Fluviographen etc. Die Telephonie erfreute sich einer besonders reichen Vertretung, dafür aber auch besonders rückhaltloser Anerkennung. Aus den politischen Blättern ist inzwischen bekannt geworden, dass drei Theater der Stadt Paris während der Ausstellung mit dem Palais de l'Industrie telephonisch verbunden waren und die Telephone zur höchsten Ueberraschung

der Besucher functionirten. Aus der vorangegangenen Besprechung der grossen Eisenbahngesellschaften Frankreichs dürfte wohl auch erkannt worden sein, wie schnell sich das Telephon auch im Eisenbahnwesen verbreitet hat. Es verdankt dies nicht zum wenigsten den weitgehenden Verbesserungen durch den Pariser Elektriker Ader, welcher den Transmetteur durch Gebrauch des Hughes'schen Mikrophons, den Recepteur aber durch Einfügung eines Ringes von weichem Eisen ausserhalb der Membrane so wesentlich in ihren Wirkungen verbessert hat. Allerdings verliert man damit den früheren Vortheil, dass das Telephon als Transmetteur und Recepteur zugleich dient, und man tauscht zugleich den Nachtheil ein, dass man für das Mikrophon eine Batterie einfügen muss. Der Unterschied im Hören und vor Allem in der Unterscheidung der Stimmen ist jedoch zu Gunsten des Ader'schen Systems ein so grosser, dass er für dessen Anwendung spricht. Thatsächlich wendet man in Frankreich heute ausschliesslich Ader'sche Telephone an, während man in England das Gower-Bell'sche, in Nordamerika aber das Bell'sche gebraucht. Neuerdings gewinnt in Nordamerika das Dolbear'sche Telephonsystem an Ausdehnung, welches auf der Ausstellung vorhanden war und von zwei in einem Recepteur befindlichen Membranen Gebrauch macht, deren gegenseitige Einwirkungen die Töne übertragen. Die Photophonie war auf der Ausstellung lediglich durch einen Apparat aus dem Conservatoire des Arts et Métiers vertreten, welcher das Princip der Bell'schen Radiophonie illustrirte, ohne dass etwa angestellte Experimente den Besucher über den practischen Werth des Apparates aufgeklärt hätten.

Wenn auch nicht in das Eisenbahn-, so doch in das Verkehrswesen überhaupt gehörig, und also immerhin auch für den Eisenbahntechniker von einigem Interesse waren zwei Apparate, welche sich der regen Aufmerksamkeit seitens des Publikums erfreuten. Es waren dies der Luftballon von Tissandier und das elektrische Boot von Trouvé. Der Luftballon erinnert seiner Gestalt nach an das Modell des Giffard'schen Luftballons, mass 3,5 m in der Länge, zeigte in der Mitte einen kreisförmigen Querschnitt und lief nach beiden Enden hin spitz zu; er enthielt etwa 2 000 Liter und war mit reinem Wasserstoffgas gefüllt, so dass sein Auftriebvermögen etwa 2 kg betrug. Er trug 2 kleine Faure'sche secundäre Batterien, welche eine kleine dynamo-elektrische Maschine und damit eine kleine Schraube mit Flügeln aus Gazestoff trieben. Der Ballon war mit der Gondel an ein Seil befestigt, welches quer durch den Saal gespannt worden war, und bewegte sich, sobald er der Einwirkung der Schraube überlassen wurde, ziemlich schnell und sicher durch den Saal. Tissandier glaubt in ähnlicher Weise grosse Luftballons lenken zu können und ist im Begriff, ein grosses Exemplar nach diesem Modell auszuführen. Einige Versuche, welche er mit dem frei schwebenden Ballon im Saale des Conservatoire des Arts et Metiers machte, erwiesen, dass der Ballon sich während eines Zeitraumes von 4 Minuten mit einer Geschwindigkeit von 1 m pro Secunde vorwärts bewegte, eine Geschwindigkeit, welche auf das Dreifache stieg, als man schwerere Batterien zum Betriebe der dynamo-elektrischen Maschine verwandte. Ob das Problem der Lenkbarkeit des Luftballons damit gelöst ist, wie Tissandier glaubt, möge dahingestellt bleiben.

Das Trouvé'sche Boot hatte schon vor der Eröffnung der Ausstellung im Mai 1881 von sich reden gemacht, indem Trouvé, ein Pariser Elektriker, der sich bisher in medicinischer Elektrotechnik hervorgethan, auf der Seine ein 5,50 m langes und 1,20 m breites Boot von der Gestalt der Ruderboote fahren liess. Das Boot ging damals vom Pont Royal stromaufwärts und legte hierbei 1,50 m in der Secunde zurück, stromabwärts machte es auf demselben Wege 1,75 m in der Secunde. Es wurde gleich dem Tissandier'schen Luftballon durch eine Faure'sche secundäre Batterie getrieben und functionirte damals bereits zur Befriedigung der zahlreichen Zuschauer aus der gelehrten Welt. Das Gewicht des Bootes betrug bei diesen Versuchen 88 kg; die Batterie wog 26,4 kg; der Motor, eine dynamo-elektrische Maschine in Verbindung mit einer dreiflügeligen Schraube, 5,5 kg; besetzt war das Boot mit 3 Passagieren von zusammen 264 kg Gewicht. Das Gesammtgewicht betrug somit 383,9 kg. Dasselbe Boot lag während der Ausstellung in dem kleinen Bassin, welches den Leuchtthurm umgab; es konnten hier natürlich keine Versuche über die erreichbaren Geschwindigkeiten gemacht werden; das Boot diente hier vielmehr nur dazu, gelegentlich der damit gemachten Rundfahrten auf die schon von Jacobi in den vierziger Jahren angestrebte und nun anscheinend erreichte Lösung elektrischen Schifffahrtsbetriebes hinzuweisen. Im Grunde genommen dürfte diese Lösung kaum einen praktischen Werth haben; der elektrische Schifffahrtsbetrieb, so wünschenswerth er erscheint, wird vielmehr besser und rascher durch die Anwendung dynamo-elektrischer Batterien, in ähnlicher Weise wie der elektrische Eisenbahnbetrieb, zu erreichen sein. Der Faure'sche Accumulator arbeitet heute nicht mit allzu viel Verlust, als dass man ihn da, wo es sich um Wiedergabe mechanischer Kraft handelt, schon mit Vortheil anwenden könnte. Anders liegt die Sache bei der Verwendung zur elektrischen Beleuchtung, da man zu Gunsten des Vortheils, aus mechanischer Kraft Licht zu erzeugen, eher auf einen Theil der Kraft verzichtet.

Auf die Verwendbarkeit der Faure'schen elektrischen Batterien zu diesen Zwecken ist bereits hingewiesen worden; (siehe XI. Bericht); das damals Gesagte fand in einer Zuschrift, veröffentlicht in No. 98 v. J., welche die Bereitwilligkeit verschiedener Eisenbahnverwaltungen zur Einführung elektrischer Waggonbeleuchtung constatirte, seine Ergänzung, und neuerdings wird aus Strassburg i/E. bekannt, dass daselbst die umfassendsten Vorbereitungen getroffen sind, um die elektrische Beleuchtung von Bureaus etc. mittelst Edison'scher Glühlichtlampen binnen Kurzem herbeizuführen. Es sind dies alles Zeichen davon, wie rasch unsere Industrie heute arbeitet und ebenso davon, dass die verflossene internationale Ausstellung für Elektricität rasch ihre Früchte trägt. —

Der Bericht in No. 94 d. Bl. über das elektrische Licht bedarf jedoch noch nach mehreren Seiten hin einer Ergänzung. Vor Allem nämlich fand darin die elektrische Lampe aus der Ausstellung der Kaiserlichen Generaldirection der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen noch keine Erwähnung. Diese Lampe ist eine Kerzenlichtlampe für getheiltes Licht mit verschiedenen Strom- resp. Lichtstärken, ohne dass sie für diese Variirung einer Nachregulirung bedarf und ohne dass die Länge des Lichtbogens sich ändert. Die Construction der Lampe beruht auf der Einfügung einer Nebenschliessung; der dünne Draht der einfach vorhandenen Spule liegt zwischen beiden Kohlenstäbchen, während der starke Draht erst durch den Schluss des Kontaktes eingeschaltet wird; die Eigenthümlichkeit liegt in der Anordnung eines Hebels, welcher durch das Solenoid der Spule im Ruhezustande herunter gedrückt wird, so dass die Zahnstange, welche mit diesem Hebel durch ein Echappement in Verbindung steht, gehoben wird und also im Ruhezustande die beiden Kohlenstäbe von einander getrennt sind. Erst beim Einschalten der Lampe nähern sich die Kohlenstäbe, da damit das Solenoid in die Spule hineingezogen wird, um sich alsdann ähnlich wie bei der Siemens'schen Differentiallampe wieder zu entfernen, worauf der Lichtbogen entsteht. Hat der Lichtbogen die normale Länge erreicht, so wird die Stromstärke im dünnen Draht der Spule eine solche, dass die Schwerkraft des Solenoids aufgehoben ist. Vergrössert sich der Lichtbogen noch mehr, so wächst auch der Zweigstrom, das Solenoid geht hoch, bis das Anker-Echappement frei wird und der obere Kohlenhalter in Folge seines Eigengewichtes sinkt. Der Lichtbogen wird wieder kleiner und ebenso der Zweigstrom, das Solenoid sinkt wiederum und stellt durch Herunterdrücken des Hebels die obere Kohlenführung fest, was sich so lange wiederholt, bis die obere Kohlenführung ihre durch Anschlagstift hergestellte Grenzlage erreicht hat. Durch die Vergrösserung des Zweigstromes wird sodann das Solenoid soweit hoch gezogen, dass der Kontakt geschlossen und der dicke Draht der Spule eingeschaltet wird; der Lichtbogen erlischt sodann und der Strom nimmt seinen Weg ungehindert durch den dicken Draht zu den anderen im gleichen Stromkreis liegenden Lampen. Diese Construction rührt von dem Telegraphencontroleur Schulze in Strassburg her und befindet sich auf Bahnhof Strassburg seit dem 25. November 1880 in Betrieb.

Weiterhin verdienen aus dem Capitel des elektrischen Lichtes noch zwei eigenthümliche Anwendungen des Rhumkorff'schen Apparates Hervorhebung, wie sie bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bereits seit dem Jahre 1862 resp. 1864 im Gebrauche standen. Im ersteren Falle diente der Apparat dazu, das Deckungssignal für den Bahnhof Blaisy nach der Seite hin mit Licht zu versorgen, wo der Tunnel liegt. In der Mitte desselben war an dem Gewölbescheitel zu diesem Zwecke ein Signal in Gestalt einer Geissler'schen Röhre angebracht, welche man für den Fall des Haltsignals roth erleuchten konnte; der Rhumkorff'sche Apparat fand dazu seine Aufstellung in der zunächst benachbarten Nische des Tunnels. Leider war jedoch das Licht nicht intensiv genug, um auch bei Rauch und Dunst sicher bemerkt zu werden, weshalb man neuerdings den Apparat wieder beseitigte. In dem anderen Falle dagegen dient ein Rhumkorff'scher Apparat noch heute dazu, um die Gasflammen für die Erleuchtung der Stationsuhr auf Bahnhof Alais anzuzünden, da die sonstige Anzündung, mittelst Leitern etc., unnöthige Schwierigkeiten bereiten würde. Von beiden Apparaten fanden sich auf der Ausstellung Modelle innerhalb der Abtheilung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vor.

Uebergangen mögen hier auch nicht die eigenthümlichen Kerzenlampen-Systeme werden, welche dieselbe Gesellschaft ausgestellt hatte, da sie auf ihrem Bahnhofe in Paris davon bereits seit 1877 Gebrauch macht. Diese Systeme, herrührend von Lontin de Mersanne, zeigen die eigenthümliche Anwendung horizontaler Kerzen, eine Anordnung, welche den Vortheil hat, dass man die Kerzen sehr lang nehmen, also auch eine sehr grosse Brenndauer erhalten kann.

Endlich mag hier noch erwähnt werden, dass sich auf der Ausstellung nur ein einziges elektrisches Licht vorfand, welches nicht durch dynamo-elektrische Maschinen und auch nicht durch Faure'sche secundäre Batterien, sondern durch primäre Batterien

erzeugt wurde. Es war dies die Lampe des Mr. Tommasi in Paris, welcher eine besondere Kohlen-Zink-Batterie erfunden hat, die sich dadurch auszeichnet, dass man sie bequem mit den nöthigen Flüssigkeiten füllen und sie somit ausserordentlich rasch in Function setzen kann. Man hatte aber nur nöthig, sich einmal den unverhältnissmässig grossen Raum anzusehen, welchen diese Elemente, aufgestellt in einer Ecke der Halle, einnehmen, um sich davon überzeugen zu lassen, dass die Anwendung der Batterien, und seien diese noch so rationell construirt, keine Zukunft hat. Ein schlagender Beweis dafür liegt übrigens auch in der Thatsache, dass man eifrig damit beschäftigt ist, die Batterien auch für Telegraphenleitungen durch dynamo-elektrische Maschinen zu ersetzen und sie an vielen Stellen auch bereits ersetzt hat.

Damit schliessen wir das, was wir über die Ausstellungsgegenstände der Elektricitätsausstellung, soweit sie das Eisenbahnwesen angingen, zu berichten hatten. Mancherlei ist wahrscheinlich übersehen worden, das Eine hat vielleicht eine zu eingehende Behandlung, das Andere eine zu kurze Abfertigung gefunden; wenn man jedoch mitten aus den Ereignissen heraus berichtet, dann lässt sich kaum weder das Eine noch das Andere vermeiden; späteren Ergänzungen muss es vorbehalten bleiben, diese Nachtheile weniger fühlbar zu machen. Derartige Ergänzungen können nicht ausbleiben; wir werden immer wieder an dem grossen Ereigniss anknüpfen müssen, wenn es sich um weitere Fortschritte der Elektrotechnik handeln wird.

Ohne Zweifel hat die verflossene Ausstellung ihre grosse Bedeutung für die gesammte Elektrotechnik gehabt; die Erwartungen, welche wir hinsichtlich des Signalwesens hegten, sind zwar nicht in Erfüllung gegangen, da gerade auf diesem Gebiete nicht viel Neues zu verzeichnen stand; dafür aber hat sich das weite Gebiet der elektrischen Beleuchtung um so überraschender vor unseren Augen aufgethan und uns Aussichten eröffnet, von welchen wir vorher nichts wissen konnten. Für das Eisenbahnwesen bedeutet die elektrische Ausstellung, wofern nicht Alles täuscht, geradezu den Uebergang zur elektrischen Beleuchtung und zwar überall da, wo wir heute Gasbeleuchtung benutzen.

Frankreich als einladendes Land hat grosse Triumphe gefeiert und ein grosses Stück Geld in die Tasche gesteckt, denn die Tausende von Besuchern, Ausstellern, Arbeitern haben nur Geld hingebracht und keines mit fortgenommen; Frankreich hat für den guten, zeitgemässen Gedanken der Ausstellung seine Ehre und seinen Lohn gefunden, trotzdem es in der Elektrotechnik selbst doch gerade nichts besonders Hervorragendes leistet. Es ist bedauerlich, dass man bei uns nicht den Muth findet, ebenfalls derartige Ausstellungen zu arrangiren. Dass die Zeit derartiger Ausstellungen selbst heute, wo doch ein reger journalistischer Verkehr auf dem gesammten Erdenrunde auch alle technischen Kreise in innigem Rapport erhält, noch nicht vorüber ist, hat die verflossene Ausstellung bewiesen. Ein weiterer Beweis dafür aber liegt darin, dass noch bevor diese Ausstellung geschlossen war, man in England an die Abhaltung einer zweiten Ausstellung ähnlichen Charakters dachte. Es erscheint unzweifelhaft, dass auch die zweite internationale Ausstellung für Elektricität in London im Jahre 1883 zu Stande kommen wird. F. W.

Verein für Eisenbahnkunde.

Versammlung am 6. Decbr. 1881.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs-Baumeister Lantzendörffer.

Herr Eisenbahnbauinspector Claus referirt über die Schrift: „Wroughtiron and steel systems of permanent way, by Charles Wood, M. Inst. C. E.“

Der Verfasser führt aus, dass schon seit einer Reihe von Jahren in Preussen und Belgien der eiserne Lang- und Querschwellenoberbau zur Anwendung gelangt sei und eine bedeutende Ausdehnung gewonnen habe, während man in England noch ziemlich allgemein bei dem Oberbau mit hölzernen Querschwellen stehen geblieben sei. Grund für diese Erscheinung sei das Deutsche Klima, welches weit ungünstiger auf die Holzschwellen einwirke als das Englische.

Der erste eiserne Langschwellenoberbau wurde von Barlow 1849 eingeführt; ihm folgten 1852 und 1853 Macdonnel mit verschiedenen Langschwellenoberbausystemen auf der Great Western Eisenbahn, 1855 Adams in England und Indien. Von 1855 bis 1878 hat man in England von weiteren Versuchen mit Langschwellenoberbau Abstand genommen, während in Deutschland und Belgien in dieser Zeit Versuche in grösserem Massstabe durchgeführt wurden, so 1865 auf der Rheinischen Eisenbahn mit den Hartwich-Schienen, 1866 auf der Braunschweigischen Eisenbahn mit dem dreitheiligen System von Scheffler, welches Daelen modificirte. 1867 verlegte Hilf seine erste Versuchsstrecke auf der Nassauischen Staatsbahn und sein Oberbau fand bald in Deutschland und Belgien grössere Verbreitung. Auf der Rheinischen Bahn kam hierauf eine Langschwelle in Anwendung, welcher die Mittelrippe der Hilf'schen Schwelle fehlte. Weitere Langschwellensysteme, welche theils zur Ausführung gelangten, theils auch nur Projecte blieben, sind die von Hohenegger, Heusinger von Waldegg, Kirsch und Winkler. Im grösseren Massstabe ist sodann in neuerer Zeit das Haarmann'sche Oberbausystem angewandt worden, während der Oberbau von de Serres und Battig nur geringen Erfolg gehabt hat.

Eiserne Querschwellen sind später als eiserne Langschwellen in Aufnahme gekommen. Die ersten wurden 1860 von Le Crenier angewandt. 1863 wurde von Barningham auf der Great Eastern Railway eine kurze Versuchsstrecke mit eisernen Querschwellen versehen. Beide Constructionen erwiesen sich als unbrauchbar. 1864 führte Vautherin seine bekannten eisernen Querschwellen auf der Paris-Lyoner Bahn ein, welcher bald andere Bahnen in Frankreich, Spanien, Belgien und auch in Deutschland (hier versuchsweise) folgten. Auf der Bergisch-Märkischen Bahn kam eine der Hilf'schen Langschwelle ähnliche Querschwelle ohne Mittelrippe, auf der Rheinischen eine der Vautherin'schen ähnliche Querschwelle zur Anwendung.

Die Neigung der Schienen wird bei den genannten Systemen durch eine gleichmässige Biegung der Schwelle erreicht. Die auf der Holländischen Rheinbahn von Haarmann eingeführten Querschwellen hingegen sind ungebogen und erhalten zur Erzielung der Schienenneigung ein Sattelstück.

Die Querschwelle des von Mr. Wood seit 1878 auf der North Eastern Railway bei Middlesborough zur Anwendung gebrachten und bis jetzt gut bewährten Systems hat ein dem Profil der Rheinischen Querschwelle ähnliches Querprofil und wird zur Erzielung der Schienenneigung gleichmässig gebogen. Die Befestigung der Schienen erfolgt durch ein hufeisenförmig gebogenes Eisen und einen zwischen dieses und die Schiene eingetriebenen Holzkeil. Bei Schmalspurbahnen tritt an Stelle des hufeisenförmigen Eisens ein Haken zum Umfassen des Schienenfusses auf der einen und ein klammerartiges Eisen mit Holzkeil auf der anderen Seite der Schiene.

Die Ansichten des Mr. Wood über eisernen Oberbau sind im Allgemeinen folgende:

1. Querschwellenoberbau ist dem Langschwellenoberbau vorzuziehen, weil
   a) die Stabilität desselben grösser,
   b) der Druck der Verkehrslast auf eine grössere Fläche der Bettung vertheilt wird,
   c) bei ungleichmässigem Setzen der Bettung unter den beiden Schienenreihen Unfälle weniger zu befürchten sind und
   d) die Montage einfacher und leichter als bei Langschwellenoberbau ist.

   Grund für die gegenüber der Anwendung des Langschwellenoberbaues verspätete Anwendung des Querschwellenoberbaues sei der, dass der letztere anfangs zu leicht gewesen sei und sich deshalb nicht bewährt habe. Die Querschwellen müssten aus dem besten Eisen oder Bessemerstahl angefertigt, warm gerichtet und ihre Bolzenlöcher eingestossen werden.
2. Das Querschwellensystem des Verfassers ist das beste.
3. Es hat keinen Werth, die Köpfe der Querschwellen zu schliessen.
4. Die Neigung der Schienen wird besser durch Biegung der Querschwelle, als durch besondere Sattelstücke hervorgebracht.

Der Vortragende, Herr Claus, glaubt, dass die Frage, ob Lang- oder Querschwellensystem bei ganz eisernem Oberbau besser sei, wohl noch nicht entschieden werden könne, theoretisch sei der erstere besser. Bezüglich seiner Werthschätzung in England dürfte zu berücksichtigen sein, dass dort weit schwerere Schienen (bis 42,57 kg pro Meter) zur Anwendung gelangten, welche in Verbindung mit den dicht gelegten Querschwellen einen sehr kräftigen Oberbau abgeben, während man in Deutschland sparsamer zu Werke geht. Die Schwierigkeit der Montage des Langschwellenoberbaues würde sicher durch zweckmässige Constructionen zu beseitigen sein. Der von Mr. Wood construirte Oberbau mache Eindruck grosser Einfachheit und sei zu wünschen, dass auch in Deutschland mit demselben ein grösserer Versuch gemacht würde. Den verticalen Abschluss der Querschwellenköpfe halte er entgegen der Ansicht des Herrn Wood für nöthig. Bezüglich der Biegung der Schwellen sei es fraglich, ob selbst die neuerdings viel kräftiger als früher construirten Querschwellen, wenn sie gebogen sind, auf die Dauer den Einwirkungen der Verkehrslast so widerstehen könnten, dass keine Spurerweiterungen einträten. Jedenfalls sei im Interesse des ruhigen Ganges der Fahrzeuge beim eisernen Oberbau ebenso wie beim hölzernen eine möglichst hohe Kiesüberdeckung von grossem Vortheil.

In der an diesen Vortrag sich anschliessenden Discussion, zu welcher der Vorsitzende besonders aufforderte und an welcher sich ausser diesem hauptsächlich die Herren Reder, Golz, Illing, Kinel, Oberbeck, Krancke und der Vortragende betheiligten, ging die Ansicht dahin, dass die Behauptung des Mr. Wood, sein System sei sämmtlichen bisher zur Anwendung gelangten Oberbausystemen überlegen, mit Rücksicht darauf, dass dasselbe den bei dem Stuhlschienensystem zur Anwendung gelangten Holzkeil als Befestigungsmittel wieder einführe, etwas gewagt sei. Wenn auch mit

dem Stuhlschienensystem und insbesondere mit dem Holzkeil keine schlechten Erfahrungen gemacht worden seien, so habe man die Vorzüge des Stuhlschienensystems doch nicht in dem Holzkeil, sondern in der Leichtigkeit, mit welcher die Schienen ohne Beschädigung der hölzernen Querschwellen ausgewechselt werden können, in der tiefen Lage und der hohen Kiesüberdeckung der Querschwellen zu suchen. Auch sei nach den in Deutschland gemachten Erfahrungen der Mangel eines Abschlusses der Querschwellenköpfe bei dem System des Mr. Wood ein Fehler.

Der Director des Generaltelegraphenamtes, Herr Budde, wurde als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen und der bisherige Vorstand des Vereins für das Jahr 1882 wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

betreffend den Antrag des Vereins Deutscher Spediteure wegen Wegfalls der Provisionen für Nachnahmen bis zu Einer Mark.

Zufolge Beschlusses zu No. VIIb. des Protocolls der diesjährigen Generalversammlung war ein Antrag des Vereins Deutscher Spediteure, betreffend den Wegfall der Provisionen für Nachnahmen bis zu 1 ℳ, der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur selbstständigen Erledigung gemäss dem Vereinsstatut überwiesen worden. In der jüngst abgehaltenen Sitzung der genannten Commission wurde dieser Gegenstand verhandelt.

Die referirende Königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg ging von der Ansicht aus, dass für die Beurtheilung des vorliegenden Antrags die Beantwortung der Frage von Interesse sein werde, zu wissen, in welchem Verhältniss die Anzahl der Nachnahmen im Betrage über 1 ℳ zu den Nachnahmen bis zu 1 ℳ incl. stehen, und wie sich die Gesammteinnahmen an Provision für jede dieser beiden Gruppen der Nachnahmen stellen. Dieselbe hatte für ihren Bezirk und für einen Monat vom durchschnittlichen Verkehre des vorigen Jahres Ermittelungen in dieser Richtung anstellen lassen, welche ergeben haben, dass im Ganzen 25 435 Versandtposten mit Nachnahmen behaftet gewesen sind und dass diese Nachnahmen bei 15 651 Sendungen nicht über 1 ℳ betragen haben, so dass bei Annahme des Antrages allein für den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg mehr als 60 pCt. aller Nachnahmesendungen provisionsfrei werden würden. Die Gesammteinnahme an Provision für den betreffenden Monat hatte 4 686 ℳ betragen, wovon auf die Nachnahmen bis zu einer Mark 1 689 ℳ entfielen, so dass der Gesammtausfall jährlich rund 20 000 ℳ betragen würde.

Aehnliche Wahrnehmungen waren — wie im Verlaufe der Verhandlungen constatirt wurde — auch bei anderen Verwaltungen gemacht worden, insbesondere wurde von dem Vertreter der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg mitgetheilt, dass im Monat October v. J. bei seiner Verwaltung 17 000 Versandtposten mit Nachnahmen über 1 ℳ und 51 000 Versandtposten mit Nachnahmen bis zu 1 ℳ behaftet gewesen und dass für die ersteren Nachnahmen 4 000 ℳ, für die letzteren 4 500 ℳ an Provision erhoben worden sei, so dass der Ausfall bei der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg event. circa 50 000 ℳ im Jahre betragen würde.

Nachdem noch von den Vertretern der der Commission angehörenden Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen erklärt worden war, dass in ihren Handelskreisen das Bedürfniss nach Ermässigung oder Wegfall der Provisionen für kleinere Nachnahmebeträge bisher nicht hervorgetreten sei, erkannte die Commission **einstimmig** an, dass die Einnahmen der Eisenbahnen durch den Wegfall der Provision für Nachnahmen bis zu 1 ℳ einen erheblichen Ausfall erleiden würden, zumal die Beschränkung eines etwaigen Vereinsbeschlusses auf den Vereinsverkehr nicht angängig sei, der Beschluss vielmehr für alle directen Verkehre und auch für die Localverkehre Geltung haben würde und müsste. Die Behauptung des Spediteurvereins, dass in dem bisherigen Verfahren eine Unbilligkeit gegenüber den grossen Sendungen mit höheren Nachnahmen liege, erschien der Commission nicht begründet, weil die Buchungen etc. der Nachnahmen, vereinzelte Ausnahmen abgerechnet, stets die gleichen Formalitäten erfordern, mögen die Beträge gering oder hoch sein. Die Forderung der überaus mässigen, mit der factischen Arbeitsleistung auch nicht annähernd im Verhältniss stehenden Gebühr von 10 ₰ erachtete die Commission sowohl an sich, wie auch im Hinblick auf die gleiche Praxis bei anderen Verkehrsinstituten als wohlberechtigt. Beispielsweise wurde darauf hingewiesen, dass auch die Post im Postanweisungsverkehre für alle Beträge bis zu 100 ℳ, also auch für die kleinsten Beträge, eine Minimaltaxe von 20 ₰ erhebe. Es liege überhaupt in der Natur der Sache, dass der Transport kleinerer Sendungen immer verhältnissmässig theurer sei, wie die Beförderung grösserer Sendungen.

Nach Ansicht der Commission wird von dem Spediteurverein anscheinend das Hauptgewicht auf die Thatsache gelegt, dass die kleinen Nachnahmen der Spediteure der grossen Mehrzahl nach in den Anfuhrgebühren der Spediteure bestehen, während die Eisenbahn die nachgenommenen Gebühren für die von ihr selbst oder durch bahnseitige Bestätter bewirkte Anfuhr provisionsfrei lässt. Dieser Umstand hat zur Folge, dass bei sonst gleichen Preisen die bahnseitige Anfuhr in allen Fällen um den Betrag der Provision billiger ist, als die Anfuhr durch den Spediteur. Den letzteren in dieser Beziehung mit der Eisenbahn gleichzustellen ist aber nach Ansicht der Commission keine in der Billigkeit begründete Forderung, weil mit der Einrichtung der bahnseitigen Bestätterung einem öffentlichen Interesse genügt wird und es gegen dieses Interesse verstossen würde, wenn die Eisenbahnen nicht bestrebt wären, diese Einrichtung immer weiteren Kreisen dienstbar zu machen. Die Commission war der Meinung, dass den Eisenbahnen bei Festsetzung der Preise, zu welchen sie das Publikum bedienen wollen, freistehen muss, ob sie auch ihrerseits für die Anfuhrgebühr Provision erheben, oder unter entsprechender Ermässigung dieser Gebühr die Provision in letztere ein für alle Mal einrechnen wollen. Der letztere Modus der Preisstellung hat seinen Grund lediglich in der hierdurch ermöglichten Vereinfachung der Abrechnung mit den Bestättern und erschien der Commission auch von diesem Gesichtspunkte aus wohlberechtigt.

Es wurde allseitig anerkannt, dass ein Anlass, die Spediteure den bahnseitigen Bestättern gegenüber concurrenzfähiger zu machen, nicht vorliege, dass vielmehr den ersteren überlassen bleiben müsse, ihre Gebühren event. um den Betrag der Provision zu ermässigen.

Aus allen diesen Gründen und Erwägungen beschloss die Commission einstimmig: Ablehnung des Antrages der Spediteure.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 2. Januar 1882. (Rückschau in beiden Reichshälften. Handelskammerbericht. Aussenhandel Ungarns. Jaroslau-Sokal. Galizische Transversalbahn. Concurrenztaxen. Petroleumfracht. Frachtgebührenverjährung. Marin's Schneeräumer. Coursvergleichung.)

Die Rückschau auf den Verlauf der Eisenbahnangelegenheiten im abgelaufenen Jahre gestaltet sich zu einem nicht ungünstigen Eindrucke. Die meisten Oesterreichischen Bahnen, allen voran die Böhmischen, haben eine geradezu überraschende Entwickelung genommen; die Einnahmen sind continuirlich gestiegen: die Ziffern derselben zeigen gegenüber der entsprechenden Periode des Vorjahres ein nahmhaftes Plus. Das Wiederaufleben der Bauthätigkeit für Eisenbahnen auf Grund der realen Bedürfnisse fast unter Ausschluss aller Speculation hat die Privatindustrie zu einer Reihe von Localbahnen ermuntert, von welchen schon mehrere im Jahre 1881 dem Betriebe übergeben wurden, die meisten aber noch im Bau oder Projecte so begriffen sind, dass der Unternehmungsgeist auf viele Jahre hinaus Beschäftigung findet. In richtiger Würdigung der Verhältnisse hat auch die Oesterreichische Regierung alle mit der Betriebssicherheit nur irgendwie vereinbarlichen Erleichterungen in der Anlage und Einrichtungen von neuen Eisenbahnen gestattet. Ihre Fürsorge hat sich den älteren gegenüber ausreichend manifestirt; allgemeine und specielle Anordnungen wurden ertheilt; Enquêten wurden gepflogen, von welchen freilich die wichtigste über die Tarifreform noch immer im Stadium der Vorbereitung sich befindet. Das Oesterreichische Handelsministerium hat wohl nur aus politischen Gründen im Jahre 1881 auch aber nur die Person, nicht jedoch die leitenden Grundsätze gewechselt; Minister Pino hat sich rasch in sein so weitverzweigtes Ressort gefunden und energisch an der von seinen Vorgängern eingeleiteten Schaffung eines ausgedehnten Bahnnetzes gearbeitet; die kräftige Förderung des staatlichen Baues der Arlbergbahn und der Galizischen Transversalbahn einerseits und die nach mühevollen Kämpfen durchgesetzte Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn andererseits sind die markantesten Belege hierfür; durch dieselbe wird das Staatsbahnsystem in Oesterreich eigentlich wiederbegründet, das freilich erst die Probe bestehen muss; die günstigen Resultate des 2jährigen staatlichen Betriebes der Rudolfbahn lassen die geplante Vereinigung dieser beiden Bahnen mit den Niederösterreichischen, später mit der Vorarlberger und der Franz-Josefbahn zu Einem Körper allerdings vortheilhaft erscheinen. Bezüglich der letztgenannten zwei Bahnen und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn haben die Verhandlungen wegen deren Uebernahme durch den Staat begonnen; die K. K. Betriebsverwaltung der Erzh. Albrechtbahn hat ebenfalls günstige Resultate zu verzeichnen. Mit dem System der Zinsengarantien ist in beiden Reichshälften wie es scheint für immer gebrochen worden; die Vortheile des Localeisenbahngesetzes können die grossen noch fehlenden Durchzugslinien selbstverständlich nicht herbeiführen; deren Bau wird wohl auch für immer Aufgabe des Staates bleiben. Der flotte Geldstand hat die Convertirung von Prioritäten mehrerer Eisenbahnen ermöglicht; eine der interessantesten bahnrechtlichen Fragen, die Erneuerung des Privilegiums der Nordbahn, wurde angeregt; die Couponstreitigkeiten mit dem Auslande dauern fort. Diese trüben aber keineswegs die Aussichten für die ruhige Fortentwickelung des Oesterreichischen Bahnwesens im neuen Jahre.

In Ungarn ergeben sich für die Rückschau folgende Momente: Die Eisenbahntarifreform wird von der Regierung schon seit langer Zeit vorbereitet, dieselbe wurde aber auch bei mehreren Bahnen durchgeführt. Das Grundprincip dieser Reform war System und Ordnung in die zerrütteten und einem Labyrinthe gleichenden Tarifangelegenheiten zu bringen, welche viele Jahre hindurch von den einzelnen Eisenbahnen theils in Folge der Concurrenzverhältnisse, theils aus speciellen Ursachen überaus verwirrt wurden. Die Regierung hat eine selbstbewusste Tarifpolitik inaugurirt, deren Zweck es ist, den inneren Verkehr möglichst zu beleben und den Auslandsverkehr auf jene Bahnen zu lenken, welche zum Im- und Export in erster Linie berufen sind. Zu diesem Behufe wurde ein sehr einfacher, von Jedem leicht zu überblickender Tarif aufgestellt. Das Bestreben nach Hebung des internen Verkehres rief das Gesetz über den Ausbau von Vicinalbahnen ins Leben, welches allein es ermöglichte, dass in allen Theilen des Landes schon Localbahnen projectirt und gebaut werden, wodurch theils wichtige Industrieniederlassungen, theils industrielle Gegenden mit dem bereits ausgebauten Eisenbahnnetze in Verbindung gebracht werden. Die Belebung des externen Verkehres kam zum Ausdrucke einerseits durch den beschlossenen Ausbau der Budapest-Semliner Bahn und der an dieselbe anschliessenden Serbischen und Bulgarischen Bahnen, andererseits durch das mit der Südbahn geschlossene Cartell, durch die Verstaatlichung der Agram-Carlstädter Eisenbahn und durch die Concessionirung der Kelenföld-Fünfkirchener Eisenbahn. Vielfache Erfahrungen haben die Regierung überzeugt, dass für Ungarn eine richtige und den eigenen Interessen entsprechende Eisenbahntarifpolitik nur dann möglich sei, wenn von der Hauptstadt ausgehend gegen die Landesgrenze in jeder Richtung wenigstens Eine Bahn in den Händen des Staates ist, oder sich die Regierung auf eine solche einen derartigen Einfluss sichert, um den Tarif so zu sagen dictiren zu können. Der Verwirklichung dieses Zieles ist Ungarn im abgelaufenen Jahre auch schon ziemlich nahe gekommen. Ob die gerade Eisenbahnlinie Ofen-Wien ausgebaut und ob — wie geplant wird — jene Bahnen in die staatliche Verwaltung übernommen werden, welche die Staatsgarantie zu sehr in Anspruch nehmen, ist wegen der entgegenstehenden Rechtsbedenken noch immer zweifelhaft. Auch in Ungarn bieten die Eisenbahnangelegenheiten daher eine angenehme Perspective für das neue Jahr.

Die Wiener Handelskammer erstattete über die Verkehrsverhältnisse vom Jahre 1880 einen Bericht, dem wir Folgendes entnehmen: Es wird erfreulich constatirt, dass allseitigen Wünschen durch die Inangriffnahme des Baues der Arlbergbahn, durch die Eisenbahnconvention mit Serbien, dann durch das Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und die Begünstigungen für Localbahnen, vorläufig in anerkennenswerther Weise entsprochen und damit neben Anregung zu fruchtbringender Thätigkeit die Herstellung wichtiger Bindeglieder unseres Eisenbahnnetzes gesichert wurde. Doch damit ist den Communicationsbedürfnissen noch nicht genügt: Die theuere Bahnfracht, welcher übrigens ein eigenes Capitel gewidmet ist, hat die Aufmerksamkeit wieder auf die Wasserstrassen gelenkt. Die schweren Versäumnisse vieler Jahre sind da nachzuholen.

Der Aussenhandel Ungarns mit Oesterreich und dem übrigen Auslande während des Monats October ergiebt sich aus folgenden vom statistischen Amte publicirten Daten. Danach betrug die Einfuhr aus Oesterreich 694 275 Metercentner im Werthe von 20 477 560 fl., aus dem übrigen Auslande 277 644 Metercentner im Werthe von 6 223 166 fl.; dagegen betrug die Ausfuhr nach Oesterreich 1 500 035 Metercentner im Werthe von 21 818 235 fl., nach dem übrigen Auslande 806 379 Metercentner im Werthe von 13 563 076 fl. Die Bilanz erscheint daher auch in diesem Monate activ, da der Export im Gesammtbetrage von 35 381 311 fl. die Einfuhr um 8 680 585 fl. übersteigt.

Die Concessionsurkunde für die Localbahn Jaroslau-Sokal wurde am 30. v. Mts. publicirt. Die Bestimmungen der Concession sind im Wesen gleichlautend mit den früheren, seit dem Gesetze vom 25. Mai 1880 ertheilten Localbahnconcessionen. An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens 7 Tenderlocomotiven, 20 Personen- und Dienstwagen, endlich 200 Lastwagen anzuschaffen. Die Fahrgeschwindigkeit ist mit 25 km pro Stunde normirt. Die Bahn muss innerhalb zwei Jahren dem Betriebe übergeben werden.

Das Gesetz, betreffend den Ausbau der Galizischen Transversalbahn, datirt vom 28. v. Mts. Die 3 Linien Saybusch-Neusandec, Grybow-Zagorz und Stanislau-Hussiatyn, letztere als normalspurige Localbahn, sind um den Maximalbetrag von 24 200 000 fl., zu welchem noch Galizien für Grundeinlösung 1 Million und für Strassenauslagen 100 000 fl. beizutragen hat, binnen längstens 3½ Jahren auf Staatskosten herzustellen. Diese Strecken sind von der Staatsverwaltung zu betreiben und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Das Uebertragen billigerer offizieller oder im Begünstigungswege zugestandener und publicirter Taxen von Concurrenzrouten auf die eigene Route wurde von der Oesterreichischen Generalinspection insofern gerügt, als viele Bahnverwaltungen der Ansicht sind, diese Taxen können einfach im Instructionswege eingeführt oder als Portorestitution behandelt werden, ohne dass hierfür fallweise eine specielle Genehmigung eingeholt, beziehungsweise hiervon Anzeige erstattet werde, und brauche diese Massregel überhaupt nicht veröffentlicht zu werden. Ein solcher Vorgang, welcher dem Geiste der in Tarif- und Refactieangelegenheiten giltigen Normen zuwiderläuft und zu unzulässiger Concurrenz zwischen ausländischen Bahnen unter einander sowie zur Bevorzugung einzelner Parteien führen könnte, hätte nebenbei auch die durch nichts gerechtfertigte Unterscheidung zur Folge, dass bei einfacher Uebertragung des Satzes einer Concurrenzroute auf eine andere Route keine Publicirung stattfände, während bei der geringsten Unterbietung oder Höherhaltung gegenüber von Concurrenzsätzen eine Veröffentlichung stattfinden müsste. Die oben bezeichneten Portoübertragungen sind daher je nach ihrer Natur entweder als Tarifmassnahmen oder aber als Bonificationen vorschriftsmässig durchzuführen.

Die Frachttarife für Galizisches Petroleum werden laut Uebereinkommen sämmtlicher Galizischen Eisenbahnen und der Nordbahn mit den für Amerikanisches Petroleum von den Deutschen Seehäfen nach Wien bestehenden Sätzen vollkommen gleichgestellt. In Folge dieses Beschlusses tritt eine Herabsetzung der gegenwärtig, je nach Massgabe der Entfernung der einzelnen Stationen, zwischen 2 fl. 20 kr. und 3 fl. 5 kr. variirenden Frachtsätze auf die Höhe des Stettiner, 3 ℳ 24 ₰ oder 1 fl. 88 kr. pro Metercentner betragenden Satzes ein.

Die dreijährige Verjährung bezüglich zu hoch berechneter Eisenbahnfrachtgebühren (No. 58 S. 810 Jahrg. 1881 d. Ztg.) wurde auch vom Wiener Oberlandesgericht mittelst Urtheils vom 22. November 1881 unter Hinweisung auf die erstinstanzliche Begründung anerkannt, welche wie erinnerlich die Anwendung des § 1431 A. B. G.-B. (Rückerstattung einer irrthümlich bezahlten Nichtschuld) und somit die 30jährige Verjährung deshalb nicht für zutreffend erklärte, weil der eine vertragsmässige Leistung Erfüllende sich nicht in einem Irrthum befindet, der Klageanspruch wegen irriger Berechnung im Frachtbriefe aber nach § 1487 in 3 Jahren verjähre. Hiernach erscheint die obige Rechtsfrage, da im Summarprocesse kein weiterer Rechtszug gegen gleichlautende Entscheidungen besteht, insofern endgiltig zu Gunsten der Bahnen entschieden, als doch die Unmöglichkeit der Evidenzhaltung der Frachtkarten durch 30 Jahre evident ist. Die Oesterreichische Staatsbahn, welche sich durch Provocirung dieses Urtheils ein besonderes Verdienst erworben hat, ersucht in ihrem diesbezüglichen Verständigungsschreiben, dass die Bahnverwaltungen vorkommenden Falles dieses Urtheil dem Bagatellgerichte gegenüber geltend machen mögen, welches sich der zwingenden Logik der Entscheidungsgründe über das Wesen einer solchen Klage nicht verschliessen kann.

Ueber Schneeräumer für Eisenbahnzwecke hielt Ingenieurassistent Marin der Kaiserin Elisabethbahn im Eisenbahnclub einen sehr beifällig aufgenommenen Vortrag. Diese patentirte Vorrichtung hat die Bestimmung, neben den bisher im Gebrauche stehenden Maschinenpflügen nachträglich die Freimachung der Strecke von den deponirten oder nicht beseitigten Schneemassen zu besorgen; weiter die Verwendung bisher beträchtlicher und oft mangelnder Menschenkräfte bedeutend zu reduciren und diese Schneebeseitigung rasch auszuführen. Dieser Schneeräumer, bestehend aus einem vierrädrigen Wagen und dem durch eine Hebevorrichtung verschiebbaren Pflug mit in Charnieren beweglichen Flügeln, beseitigt den Schnee über dem Bahnplanum ohne eine weitere Nachhilfe, und wird von einer Locomotive, welche im Bedarfsfalle mit fixem Schneepfluge versehen ist, mittelst steifer 2,8 m langer Kuppelung gezogen. An den Wegübergängen ist dadurch (ohne Leithölzer und Leitschienen) ein Nachgeben oder Sichselbstschieben ermöglicht — bei eventuell vorkommenden Hindernissen kann er in einem Momente gehoben und nach Bedarf leicht wieder gesenkt werden. Der Schnee wird weit über die Unterbaukrone hinaus entfernt und abgeböscht. Dieser Schneeräumer bedarf zur Bedienung nur 2 geschulte Arbeiter. Das Eigengewicht des zur Vornahme von Versuchen am Bahnhofe Wien der Kaiserin Elisabethbahn deponirten Exemplares beträgt 3 000 kg, hiervon der zu hebende Theil (Pflug mit den zwei Flügeln) 800 kg, daher eine zulässige Mehrbelastung von 2 800 kg. Die Anschaffungskosten betragen 200 fl., und da mit demselben die Schneebeseitigungskosten pro Kilometer eingeleisige Bahnstrecke sich auf 90 fl. stellen, werden dieselben auf $^1/_5$ bis $^1/_{15}$ der für Handarbeit verwendeten Auslagen reducirt. Die K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat Proben mit diesem Schneeräumer angeregt, deren hoffentlich günstige Resultate veröffentlicht werden dürften.

Die Course der Bahneffecten zu Ende des Jahres 1881 rufen unwillkürlich Vergleichungen hervor. Gegen die Emissionscourse sind die meisten Actien um ein Namhaftes gestiegen: Franz-Josef (140 : 195,25), Rudolf (130 : 174), Nordwest (140 : 229,25), Siebenbürger (132 : 170), Alföld (145 : 174). Es ergiebt sich daraus, dass fast für jede Bahn die Zeit ihrer Entwickelung und Prosperität kommt. Die Consolidirung der Bahnen hat weitere Fort-

schritte gemacht, so dass deren Sanirung (ein früheres Schlagwort) als erfolgt anzusehen ist. Nachfolgende Tabelle zeigt dies an den zu Ende der Jahre 1880 und 1881 notirten Coursen, wobei noch bemerkt wird, dass Mitte December 1881 alle Actien viel höher als am letzten Tage dieses Monats notirten.

Actien:	Course 1880	Ende 1881
Alföldbahn . .	159,25	174,—
Böhm. Nordbahn	115,—	141,—
Buschtêhr. E. A	648,—	787,—
Buschtêhr. E. B	157,—	182,—
Dux-Bodenb. B. .	222,50	350,—
Elisabethbahn .	204,—	219,—
Ferd. Nordbahn .	2491,—	2575,—
Franz-Josefbahn	180,50	197,25
Karl-Ludwigb. .	279,50	309,—
Kaschau-Oderb.E.	132,50	148,25
Lemb.-Cz.-Jassyb.	172,—	175,50
Oe. Nordwestb. .	191,50	229,25
Oe. Nordwestb. B	234,75	256,25
Süd-Nordd. Verb.	139,50	162,25
Rudolfbahn . .	166,75	174,—
Siebenbürger E. .	141,50	170,—
Staatsbahn . .	280,25	328,—
Südbahn . . .	96,75	148,—
Theissbahn . .	245,25	251,—
Ungar.-Galiz. E. .	145,—	165,75
Ungar. Nordostb.	148,25	168,25
Ungar. Westbahn	154,—	171,50
Prioritäten:		
Albrechtbahn .	89,50	95,—
Böhm. Nordbahn	96,—	99,75
Elisabethbahn .	—,—	—,—
Franz-Josefbahn	101,—	101,90
Karl-Ludwigb. .	104,25	99,90
Oestr. Nordwestb.	102,—	102,70
Rudolfbahn . .	96,25	100,20
Staatsbahn . .	176,50	177,50
Südbahn 3 pCt. .	127,25	132,10
Alföldbahn .	91,25	95,50
Ungar. Westbahn	90,—	96,50
Ungar. Nordostb.	84,25	92,70

Personal-Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn. Der administrative Director Dr. v. Ostheim der Galizischen Karl-Ludwigbahn wurde zum Regierungsrath ernannt. — Bei der Kaiser Franz-Josefbahn wurden Herr Eduard Becher zum Oberinspector und die Herren Richard Graf und Liebsch zu Inspectoren ernannt. — Bei der Oesterreichischen Nordwestbahn ist Herr Anton Elbel zum Centralinspector ernannt worden.

Russische Correspondenz.

Nowoladogabahnproject. Eben hat eine kleine Broschüre in Petersburg die Presse verlassen, welche wieder zum Bau einer neuen Bahn Anregung giebt. Sie ist von einem gewissen Herrn Garelin verfasst. Er plaidirt in derselben für den Bau einer Bahn von Petersburg nach Nowoladoga zur Abfuhr alles städtischen Unrathes. Da letzterer in jüngster Zeit der Stadtverwaltung schon vielfach anfängt Schwierigkeiten zu machen, schlägt Herr Garelin vor, ihn per Eisenbahn bis zur 46 Werst weiten Station der neu projectirten Bahn Woltow zu schaffen, wobei er ausrechnet, dass der Transport pro Pud nicht mehr als 0,7 Kop. zu stehen kommen soll — statt 7 Kop. pro Pud, was jetzt die Abfuhr mit Pferden kostet. — Das Rollmaterial der Bahn soll in Waggons specieller Construction bestehen, welche auf dem Hinwege Unrath, auf dem Rückwege zur Stadt dagegen Bruchsteine aus den dort am Ladogasee belegenen Steinbrüchen fahren. Der Unrath soll theils in Poudrettefabriken verarbeitet, theils direct dort in der Gegend des Sees auf Rieselfeldern verwandt werden. Garelin rechnet auf einen Transport von 25 Millionen Pud Unrath und beweist damit die Rentabilität dieser Bahn.

Der Warschau-Terespoler Eisenbahngesellschaft ist gestattet worden, Voruntersuchungen für eine Bahn von Sedltze zur Station Malkim der St. Petersburg-Warschauer Bahn zu machen; die Strecke hat eine Ausdehnung von ca. 60 Werst. Die projectirte Richtung hat eine strategische Bedeutung wegen der nahegelegenen Festung Brest-Litowsk.

Charkow-Lissitschansk. Den „St. Petersburger Nachrichten" theilt man aus Charkow mit, dass die Charkower Gouvernements-Adelsversammlung am 5. December a. St. beschlossen habe, ihr Gesuch wegen des Baues der Eisenbahn von Charkow nach Lissitschansk bei der Regierung zu erneuern.

Baupläne zum nächsten Sommer. Die beiden Ministerien der Finanzen und Communicationen haben sich dahin geeinigt, dass man durchaus zum Bau einiger neuen Bahnen schreiten müsse, um den Fabriken, welche diverse Eisenbahnbedürfnisse anfertigen, Beschäftigung zu geben. Fürs Erste entschloss man sich, solche Bahnen zu bauen, deren technische Bedingungen bereits festgestellt und deren Bauanschläge gemacht sind. Solche sind aber nur drei: Jekaterinenburg-Tjumen, die Fortsetzung der Nowotorscher Bahn nach Wjasma und die östliche Section der Donetzbahn bis zum Don. Den Bau der ersterwähnten Bahn beabsichtigt man einer neu zu bildenden Gesellschaft für den Ausbau der Sibirischen Bahn zu übergeben; die zweiterwähnte Strecke will man der existirenden Nowotorscher Gesellschaft überlassen und zu diesem Behufe ihr Obligationscapital mit Regierungsgarantie vergrössern; die dritte Bahn dagegen will man mit Regierungsingenieuren bauen. Da für den Bau der Bahnen Jekaterinenburg-Tjumen und Rschew-Wjasma alle nöthigen Daten vorhanden sind — sie sind bereits 1876 ausgearbeitet und nur der Ausbruch des Russisch-Türkischen Krieges verhinderte die Verwirklichung des Baues —, so hofft man im nächsten Frühjahr mit dem Bau dieser Bahnen beginnen zu können.

Eisenbahngesetz. Am 1. December a. St. fand bereits die vierte Sitzung der Graf Baranow'schen Eisenbahnenquêtecommission zur Berathung des neuen Gesetzprojectes statt. Vom Ministerium der Communicationen waren die Geheimräthe Baron Stjernwall und Klewetzki als Vertreter erschienen. Durchgesehen wurden folgende Theile des Gesetzes: Bagage-Annahme und -Ausgabe; Haftpflicht der Passagiere für Eigenthumsverletzung der Bahnen; Haftpflicht der Bahnen gegenüber den Passagieren im Falle von persönlicher Beschädigung Letzterer; Annahme und Expedition von Gütern, Auslieferung der Waaren; Haftpflicht der Bahnen den Personen gegenüber, welche das Recht der Verfügung über expedirte Waaren haben, und die gegenseitigen Verbindlichkeiten der Bahnen unter sich betreffs des directen Verkehrs.

Baku-Tiflis. Auf der im Bau begriffenen Strecke Tiflis-Baku sind bereits von Baku aus 207 Werst Schienen gelegt, bis auf 30 Werst vor Jelisawetopol. Arbeitszüge verkehren natürlich in bescheidenem Tempo und mit grossem Aufenthalt auf den Stationen auf der ganzen Strecke. Einen grossen Uebelstand bildet der noch völlige Mangel an Werkstätten für Reparatur der Maschinen.

Bahn zum Salzsee Jelton im Astrachanschen Gouvernement. Die Kaufmannschaft der Stadt Saratow wurde in jüngster Zeit nicht wenig durch das in der Stadt sich verbreitende Gerücht beunruhigt, dass die Einwohner Zaritzyns, nicht zufrieden mit der durch den Bau der Baskuntschakbahn ihnen eröffneten Aussicht auf bedeutende Vergrösserung ihres Salzhandels, auch noch den anderen, im Astrachanschen Gouvernement belegenen Salzsee Jelton mit ihrer Stadt durch ein Schienengeleis verbinden und dadurch einen grossen Theil des internen Russischen Salzhandels für sich monopolisiren wollen. Saratow, welches in den letzten Jahren durch Versandung der Wolga überhaupt schon in seiner Schifffahrt sehr gelitten hat, würde durch den Bau der Jeltonbahn nach Zaritzyn noch mehr verlieren und bald ohne Handel bleiben. Der Rath der Stadt hat nun in einer Extrasitzung beschlossen, sofort eine Deputation nach Petersburg zu senden, um Allerhöchsten Orts sich um den Bau einer Bahn vom Jeltonsee direct nach Saratow zu bemühen. Eine solche würde 230 Werst lang werden, im Bau keine besonderen Schwierigkeiten zu überwinden haben, weil sie meist durch flaches Steppenland geht und nur eine grössere Schlucht zu überschreiten hätte, in der Nähe des See's selbst eine verhältnissmässig billige Exploitation einrichten könne, weil sie gar keinen Passagierverkehr oder vielmehr nur einen ganz unbedeutenden haben würde, und dem Handel der Stadt Saratow als auch dem weiteren Verkehr auf der Tambow-Saratower Bahn in ihrer Entwickelung äusserst behilflich sein. Die Bahn brauchte nicht über die Wolga zu gehen, sondern könnte im Dorf Pokrowokoje, gerade gegenüber Saratow, enden, von wo aus der Transport per Schiff über die Wolga gemacht werden könnte. Es stünden 25 Millionen Pud Salz als Frachtgut, freilich in nur einer Richtung, bevor. — Die Deputation soll in diesen Tagen von Saratow abgehen.

Ausländische Agentur für die Südwestbahnen. Die Zeitung „Sarja" theilt mit, dass zwischen dem Verwaltungsrath der Südwestbahnen und der Firma Ignaz Rosenthal's Wittwe & Co. ein Abkommen getroffen sei über die Einrichtung einer „Generalagentur für Spedition auf den Südwestbahnen". Jene Firma ist in Moskau, Berlin, Hamburg, Stettin und Paris vertreten. Die neue Agentur hat sich das Ziel gesteckt, möglichst viel Güter zum Transport auf den Südwestbahnen heranzuziehen und zwar so, dass dieselben eine möglichst lange Strecke der Bahn durchlaufen zwischen Wolotschisk und Radziwilow. Die Gesellschaft verpflichtet sich, der Agentur 10 pCt. von der Summe zu zahlen, um welche die mittleren Einnahmen der Jahre 1879 und 1880 im Rechnungsjahre überschritten würden, aber garantirt ein Minimum von 10 000 R., falls diese 10 pCt. nicht so viel ausmachen sollten. Um sich Transportgüter zu verschaffen wäre es doch viel einfacher und jedenfalls billiger, wenn die Verwaltung durch rechtzeitige und vielfache Publicationen ihrer Tarife und Transportbedingungen in den periodischen Zeitungen das Publikum zur Benutzung ihrer Bahnen aufforderte.

Project Petersburg-Wytegra. Auf Initiative des Flottenoffiziers Herrn Janow hat sich in Petersburg aus Banquiers und bedeutenden Capitalisten eine Gesellschaft gegründet zum Behufe des Baues einer elektrischen oder Dampfeisenbahn von 340 Werst Länge von St. Petersburg über Schlüsselburg längs den Leinpfäden der Alexander II.- und Ladoga-Umfangscanäle nach dem Hafen von Wosnessensk und weiter längs den Leinpfäden des Onegacanals bis zum Fluss und Stadt Wytegra. Die projectirte Bahn soll auf den Sectionen, wo sie längs den Canälen sich hinzieht, zum billigen Bugsiren von Canalschiffen und Holzflössen dienen. Ob elektrisches oder das gewöhnliche System des Dampfmotors gewählt werden soll, ist noch nicht entschieden und wird von der Ansicht der Regierung abhängig gemacht werden. Herr Janow hat für's Erste bereits um die Erlaubniss zu Voruntersuchungen für diese Bahn bei der Regierung und

um die Gestattung, diese Gesellschaft zu constituiren, gebeten. Angesichts dessen, dass die Gründer der neuen Gesellschaft ihr Unternehmen ganz ohne irgend welche Garantie oder Subsidie seitens der Regierung in's Werk setzen wollen, ist man allgemein der Ansicht, dass das Zustandekommen des Unternehmens bei der Regierung auf kein Hinderniss stossen wird.

Transkaspische Bahn. Aus Krassnowodsk schreibt man der Zeitung „Kaukasus", dass der Gouverneur des Transkaspischen Gebiets zum Bau der Pferdebahn von der Station Bala-Ischem nach dem Naphthaberg — 25 Werst — 5 000 R. assignirt hat. — Bis jetzt wurde zur Beheizung der Locomotiven sowie der stehenden Dampfmaschinen auf der Transkaspischen Bahn das Naphtha aus Baku — über das Kaspische Meer — gebracht und kam so auf 22 Kop. pro Pud zu stehen. Da das natürlich ein für dortige Verhältnisse zu hoher Preis schien, so transportirte man probeweise vom Naphthaberge zur Bahn dortiges Naphtha per Kameel. Die Kameele tragen aber bekanntlich keine grosse Last — nur 25 Pud höchstens und diese gleichmässig in zwei Hälften vertheilt — was unbequem und beschwerlich auszuführen ist. Mit Unterhalt des Kameelführers kam aber diese Naphtha beinahe 1 R. pro Pud zu stehen, so dass man bald von dieser Transportweise abstand. Wenn die Pferdebahn fertig sein wird, so dürfte das Pud Naphtha an der Eisenbahn nicht mehr als 10 Kop. kosten, so dass, nach Berechnung der Bahnverwaltung, die Kosten der Pferdebahn durch die Oeconomie an Heizmaterial in dem ersten Jahre aufgebracht werden.

Höchster Eisenbahnrath. Der „Porjadok" hört, dass binnen Kurzem das bereits vielfach besprochene Project des Höchsten Eisenbahnraths, welches von der Graf Baranow'schen Commission ausgearbeitet ist, dem Kaiser zur Bestätigung vorgelegt werden wird. Nach diesem Project wird alles, ausser der technischen Seite, auf Eisenbahnen Bezügliche von den Befugnissen des höchsten Eisenbahnraths ressortiren. Der technische Theil der Bahnen bleibt aber natürlich unter der Aufsicht des Ministeriums der Communicationen. Der Präsident dieses Rathes soll durch den Kaiser selbst bestimmt werden; Mitglieder sollen gegen 100 gewählt werden; dieselben werden aus den Vertretern der Bahngesellschaften, aller Steinkohlenbassins, verschiedener Handels- und Industrievereine u. s. w. genommen werden. Ausserdem werden Mitglieder des Raths ex officio die jeweiligen Dirigirenden jeder Ministerien, welche überhaupt mit den Bahnen etwas zu thun haben. Der höchste Eisenbahnrath soll jährlich nur 2 Sitzungen haben, aber dafür wird ein ständiger Ausschuss, welcher aus seiner Mitte gewählt werden soll, die Entscheidungen vorzubereiten haben. Ausser diesem „Höchsten Rath" sollen noch für einzelne Rayons besondere Localeisenbahnräthe bestellt werden.

Die schmalspurige Obojanibahn im Charkowschen Gouvernement ist am 10. December a. St. dem Verkehr übergeben worden.

Ministerialvorschrift betr. billetlose Passagiere. Bei der in Russland existirenden Billetcontrole — nur in den Zügen — gehört es leider nicht zu den Seltenheiten, dass Passagiere, welche nur eine oder höchstens zwei Stationen zu fahren haben, sich bemühen, ohne Billet durchzuschlüpfen, was ihnen auch oft gelingt, wenn das controlirende Zugpersonal irgendwie durch Umstände verhindert ist, rechtzeitig Controle zu üben. Aber selbst wenn solche Passagiere ertappt und zur Strafzahlung aufgefordert werden, so erweist es sich sehr häufig, dass sie entweder factisch die Mittel, um die Zahlung zu leisten, nicht bei sich haben oder sie setzen es auf eine gerichtliche Beitreibung an, welche der Bahnverwaltung dann mehr Schererei macht, als der Werth der einzucassirenden Strafe beträgt und in Folge dessen liessen die Bahnadministrationen häufig solche Passagiere ruhig ihres Weges ziehen, sich damit begnügend, sie auf der nächsten Station, nach aufgedecktem Betruge, aus dem Zuge ausgesetzt zu haben. — Bei Beurtheilung von zutreffenden Massregeln zur Vermeidung solcher betrügerischen Freifahrten ist nun das Ministerium der Communicationen zu der Ueberzeugung gekommen, dass wohl das wirksamste Mittel gegen das besagte Uebel sein würde, die Passagiere ohne vorherige Billetcontrole nicht von der Station auf den Zug und umgekehrt zuzulassen. Das Ministerium wendet sich nun an die Bahnverwaltungen mit der Anfrage, welche ungefähren Kosten wohl den Letzteren daraus entstehen würden, wenn sie derartige Einrichtungen treffen würden, um die Passagierbillets vor Eintritt der Passagiere in den Zug zu controliren.

Reichsgerichts-Präjudizien.*)

In Sachen der Wittwe des Kaufmanns F..... zu Landsberg a/W. für sich und Namens ihrer Kinder, Klägerinnen, Implorantinnen und Revisen, wider die Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft zu Berlin, vertreten durch ihre Direction, Beklagte etc., hat das Reichsgericht, Fünfter Civilsenat, in der Sitzung vom 2. November 1881 für Recht erkannt, dass das Erkenntniss des Dritten Civilsenats des Königlich Preussischen Kammergerichts vom 11. Januar 1881 auf die als Revision zu behandelnde Nichtigkeitsbeschwerde der Klägerinnen zu bestätigen; auf die Revision der Beklagten dahin abzuändern, beziehungsweise zu bestätigen, dass die Verklagte schuldig, der klagenden Wittwe für deren Lebenszeit, jedoch höchstens bis zum 15. Januar 1906 eine Rente von 300 *M.* jährlich vom 3. Februar 1878 an, die rückständigen Raten sofort und die laufenden quartaliter postnumerando zu zahlen, ferner derselben für deren vier Töchter Elisabeth, Gertrud, Margaretha und Anna F..... seit dem 3. Februar 1878 und zwar für jede derselben bis zu deren vollendeten 18. Lebensjahr Renten von jährlich 75 *M.* für jede, die rückständigen Raten sofort, die laufenden quartaliter postnumerando zu zahlen, sowie dass die Klägerinnen mit ihrer Mehrforderung abzuweisen; dass es in Betreff der Kosten der vorigen Instanzen bei dem Erkenntniss zweiter Instanz zu belassen, und dass von den Kosten dieser Instanz den Klägerinnen ¾ und der Beklagten ¼ aufzuerlegen. V. R. W.

Gründe.

Was die Revision der Verklagten anlangt, so war der Verunglückte zur Zeit seines Todes allerdings ohne Erwerb. Es ist aber dem Appellationsrichter darin beizutreten, dass derselbe nicht als erwerbsunfähig angesehen werden konnte. Nach dem Ergebnisse der Verhandlungen muss angenommen werden, dass er eine gute kaufmännische Ausbildung genossen hatte. Wenn er nun auch zur Zeit seines Todes aus der kaufmännischen Carrière herausgerathen war, so findet dieser Umstand doch eine Erklärung in den damaligen ungünstigen Zeitverhältnissen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum er nicht im Stande gewesen sein sollte, später seine Arbeitskraft wieder in einem kaufmännischen Geschäfte zu verwerthen. Die Behauptung der Verklagten, dass der Verunglückte sich schliesslich dem Trunke ergeben habe und deshalb nicht mehr erwerbsfähig gewesen sei, ist durch die Beweiserhebung nicht bestätigt, indem hierdurch nur ermittelt ist, dass derselbe mehrmals betrunken gewesen ist. Der Verklagten ist darin Recht zu geben, dass die Schulden des Verunglückten sowie der Umstand, dass er sich wegen Unterschlagung in Untersuchungshaft befunden hat, auch die Art seines früheren Geschäftsbetriebs überhaupt seinem Fortkommen in der kaufmännischen Carrière hinderlich gewesen sein würden, wie denn auch die von dem Kaufmann Schönlank bekundete Thatsache, dass derselbe nicht allein mehrmals angetrunken gewesen sei, sondern auch seine Pflichten im Dienste des Schönlank nicht hinreichend erfüllt habe, zu seinen Ungunsten spricht.

Immerhin wird aber hierdurch die Annahme nicht gerechtfertigt, dass der Verunglückte überhaupt nicht mehr im Stande gewesen sei, in seinem ursprünglichen Gewerbe eine lohnbringende Beschäftigung zu finden. Es darf andererseits nicht übersehen werden, dass seine verwandtschaftlichen und anderen Beziehungen ihm in dieser Hinsicht zu Statten kommen mussten, wenngleich nicht feststeht, dass ihm von seinen Verwandten oder Freunden erhebliche Geldmittel zur Verfügung gestellt worden wären. Unter solchen Umständen ist die Annahme berechtigt, dass der Verunglückte später wieder zu einem Erwerbe gelangt wäre, von welchem er seine Familie hätte unterstützen können. Allein wenn man andererseits seine Lage unmittelbar vor seinem Tode und seinen Lebenswandel berücksichtigt, so ist es allerdings bedenklich, mit dem Appellationsrichter anzunehmen, dass derselbe künftig für den Unterhalt seiner Frau und seiner Kinder zusammen durchschnittlich 800 *M.* jährlich bis zum 18. Lebensjahr der Töchter hätte verwenden können und verwandt haben würde. Es sind vielmehr die im 2. Erkenntnisse zuerkannten Renten auf 300 *M.* für die klagende Ehefrau und auf 75 *M.* für jede der mitklagenden Töchter zu ermässigen. Der Appellationsrichter ist davon ausgegangen, dass die ungeschmälerte Erwerbsfähigkeit des Verstorbenen voraussichtlich nur bis zum 60. Jahre gedauert haben würde. Die hiergegen von den Klägerinnen in der gegenwärtigen Instanz vorgebrachten Bemängelungen können nicht als zutreffend angesehen werden. Es fehlt an einem hinlänglichen Grunde anzunehmen, dass der Verunglückte, wenn er bei dem fraglichen Unfall nicht ums Leben gekommen wäre, das 70. Lebensjahr erreicht haben und bis dahin ungeschmälert erwerbsfähig geblieben sein würde. Die Verklagte hat es schliesslich bemängelt, dass den Töchtern des Verunglückten die Rente bis zum vollendeten 18. Lebensjahre, und nicht blos bis zum 14. Jahre zugesprochen worden ist. Auch dieses erscheint nicht begründet. Wie bemerkt, muss der Verunglückte, wenn er auch

*) In nachstehendem Erkenntnisse hat das Reichsgericht die Ersatzverbindlichkeit der Eisenbahngesellschaft gegenüber der Wittwe und den Kindern eines beim Betriebe Getödteten selbst dann angenommen, wenn nur die Möglichkeit vorhanden, dass der Getödtete — welcher zur Zeit seines Todes unbestritten erwerbslos — später in die Lage hätte kommen können, seiner Unterhaltungspflicht zu genügen.

Der betreffende, beim Betriebe der Berlin-Görlitzer Bahn Getödtete war seines Zeichens Kaufmann, zur Gründerzeit Director einer demnächst im Concurse zu Grunde gegangenen Bank, später wegen Unterschlagung in Untersuchung, verschuldet, ohne Stellung, schliesslich Aufseher in einem Steinbruche gegen ein Lohn von ungefähr 45 *M.* monatlich, vor seinem Tode auch aus diesem Posten entlassen und ohne alle Subsistenzmittel.

zuletzt vor seinem Tode eine anderweitige Beschäftigung gehabt hat, als Kaufmann angesehen werden. Nach seinem Stande und nach seinen Familienverhältnissen lässt sich annehmen, dass seine Töchter bis zum vollendeten 18. Lebensjahre und nicht blos bis zum 14. Jahre Unterhalt von ihm erhalten haben würden.

Aus diesen Gründen ist das angefochtene Erkenntniss auf die als Revision zu behandelnde Nichtigkeitsbeschwerde der Klägerin zu bestätigen, und auf die Revision der Beklagten entsprechend abzuändern.

Zu einer Abänderung der Entscheidung über die Kosten der beiden ersten Instanzen liegt keine Veranlassung vor, von den Kosten dieser Instanz sind den Klägerinnen ¾, der Verklagten ¼ aufzuerlegen.

Urkundlich unter Siegel und Unterschrift.

(L. S.) Das Reichsgericht. Fünfter Civilsenat.

gez. Ukert.

Literatur.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen, Organ des Vereins für Eisenbahnkunde und des Vereins Deutscher Maschinen-ingenieure. No. 109 vom 1. Januar 1882 hat folgenden Inhalt: Nekrolog, gewidmet dem Herrn Jacob Friedrich Messmer, Director der Elsässischen Maschinenbaugesellschaft in Grafenstaden. Mit Portrait. — Auszug aus dem Hauptbericht über das Project einer Wasserversorgung des Oberschlesischen Industriebezirks von Baurath Salbach in Dresden, mit 2 Situationsplänen. — Drahtglühöfen für Gasbetrieb von Albert Pütsch, Civilingenieur in Berlin, mit 1 Abbildung. — Materialprobirmaschine von 50 000 kg Stärke, gebaut von der Elsässischen Maschinenbaugesellschaft in Grafenstaden. Mit 10 Abbildungen. — Verein Deutscher Maschineningenieure, Protocoll der Versammlung vom 9. December 1881: Maschinenfabrikant Hoppe über gewerbliche Zeitfragen der Gegenwart. Brix, über den jetzigen Stand der Panzerplattenfabrikation. Mit 13 Abbildungen. — Die Düsseldorfer Versuche an Dampfkesseln und Dampfmaschinen. — Ueber Phosphorbronze. — Marktberichte. — Patentliste. — Literaturblatt. — Inserate.

Miscellen.

Eine Eisenbahn in den Baumgipfeln ist eine von den Absonderlichkeiten Californiens. In dem oberen Theile von Sonoma County, nahe der Küste, kreuzt ein Schienenweg eine tiefe Schlucht, in welcher die Bäume in einer Gleiche oben abgesägt und die Schwellen über die Stümpfe gelegt wurden. Zwei ungeheure Rothholzbäume, welche mitten in der Schlucht auf etwa 70 Fuss vom Grunde abgeschnitten sind, formiren einen massiven Pfeiler, so dass die mit schweren Sägeklötzen beladenen Wagen mit aller Sicherheit über diese Bahn passiren, die wohl einzig in ihrer Art sein dürfte.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Mit dem 1. Januar 1882 treten im Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg folgende Tarifnachträge in Kraft:

a) Nachtrag 2 zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderungen von

1. Personen, Reisegepäck und Hunden,
2. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
3. Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1881,

enthaltend die Entfernungen zwischen den Stationen des diesseitigen Bezirks einerseits und den Bahnhöfen der Berlin-Hamburger und Berlin-Anhalter Bahn zu Berlin andererseits und die Entfernung zwischen dem diesseitigen Bahnhofe Berlin und dem der Berlin-Görlitzer Bahn zu Berlin sowie Berichtigungen.

b) Nachtrag 5 zum Localtarif für die Beförderung von Leichen Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880, enthaltend das einheitliche deutsche Tarifschema nebst Tarifvorschriften und den Tarif für die Ueberführung in Berlin.

c) Nachtrag 5 zum Güter-Tarif für den Directionsbezirk Bromberg vom 1. Juli 1880 enthaltend den neuen Tarif für die Ueberführung in Berlin.

Diese Nachträge können zum Preise von je 0,10 ℳ bei den Billet-Expeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin käuflich bezogen werden, auch ist jede andere Billet-Expedition unseres Bezirkes zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 30. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (75 J)

Für den Transport roher Baumwolle von Le Hâvre bezw. Amanweiler und Alt-Münsterol Grenze nach Südbadischen Stationen tritt an Stelle des Tarifs vom 1. September 1881 am 15. Februar 1882 ein neuer, zum Theil erhöhte Frachtsätze enthaltender Tarif in Kraft. Gratis. Strassburg, den 29. December 1881. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (76)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Am 15. Februar 1882 treten die durch Nachtrag 1. zu dem **Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif** vom 1. Januar 1881 für Station Wetzlar eingeführten Frachtsätze ausser Kraft. Von diesem Tage ab haben für den Güter - Verkehr zwischen Wetzlar und Stationen der Reichseisenbahnen nur noch die Frachtsätze des Rheinisch-Westfälisch-Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Güter-Tarifs vom 1. April 1881 nebst Nachträgen Gültigkeit. Frankfurt a./M., den 1. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (77)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. Januar cr. sind die nachbezeichneten Nachträge in Kraft getreten:

1. Nachtrag IV zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881.
2. Nachtrag XXVIII zum Localgütertarif vom 1. Januar 1878.

Durch denselben kommen Ueberführungsgebühren für Transporte zwischen dem diesseitigen Bahnhofe und dem Kiel-Flensburger Bahnhofe in Flensburg zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. Exemplare der Nachträge können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 3. Januar 1882. Die Direction. (78)

Im **Posen - Schlesisch - Märkischen Verbandsverkehre** — Heft 1 und 6 des Tarifs vom 1. Juni 1879 — ermässigt sich der Frachtsatz des Specialtarifs III zwischen Saarau und Merzdorf von 0,30 ℳ auf 0,25 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 29. December 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (79)

Die Sätze des Ausnahmetarifs E für **Basaltsteine** von Beuel nach Cranenburg, Crefeld, Elten, Goch, Griethausen, Kempen, Linn, Neuss, Nienkerk, Norf, Oppum, Osterrath, Pfalzdorf, Rheinhausen und Weeze (Heft 3 des Rheinischen Nachbargütertarifs vom 1. September 1881) werden vom 5. Januar d. J. ab um je 0,01 ℳ pro 100 kg ermässigt. Köln, den 2. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-direction (rechts- und linksrheinische). (80)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Eisenbahn - Directionsbezirk (linksrheinischer) Köln. In den Zusatzbestimmungen zu den Tarifvorschriften des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt sub B. 4. d. ff. eine Aenderung dahin ein, dass statt 40 künftig 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung festgesetzt wird.

Diese Bestimmung tritt sofort in Kraft und gilt sowohl im Localverkehre unseres Verwaltungsbezirks, wie im Verkehre mit sämmtlichen dem Tarifverbande angehörenden Verwaltungen. Köln, den 2. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (81)

Rheinisch-Nassauischer resp. Frankfurt-Bebraer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 12. November d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass, weil der neue Gütertarif mit Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M. erst am 1. Januar 1882 in Kraft tritt, die am 15. November d. J. eingeführten directen Frachtsätze für die Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen den diesseitigen Stationen Dürscheven, Stolberg - Hammer und Stolberg-Mühle einerseits und den Stationen der ehemaligen Nassauischen Bahn, sowie den Stationen Frankfurt a. M.-Sachsenhausen und Hanau der ehemaligen Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits nach Ende Januar 1882 in Kraft bleiben. Köln, den 31. December 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (82)

Vom 1. Januar 1882 ab kommt im Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande für die Beförderung von Eisenstein im Verkehr zwischen Dillenburg und Fronhausen ein directer Ausnahmefrachtsatz von 23 ℳ pro 10 000 kg zur Anwendung. Hannover, den 29. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (83)

Rechte Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Am 1. März 1882 tritt zum Reglement und Tarif für die Rechte Oder-Ufer Eisenbahn vom 1. September 1877 ein Nachtrag XIV in Kraft, welcher ausser einigen bereits publicirten Bestimmungen einen anderweiten Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr mit Ermässigungen und Erhöhungen, letztere beim Preis der Frachtbrief-Formulare und bei den Zollabfertigungsgebühren, enthält. Bis zum Erscheinen des Nachtrags, welches noch besonders bekannt gemacht wird, ertheilt unsere Ober-Güterverwaltung nähere Auskunft. VI 4991. Breslau, 4. Januar 1882. Direction. (84)

Am 1. k. Mts. tritt der Nachtrag 4 zum **Holz-Ausnahmetarife** für den Frankfurt-Bebra-Oberhessisch-Bayerischen Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält u. A. neue Frachtsätze für die Stationen Mücke und Burg- und

Nieder-Gemünden der Oberhessischen Bahn.
Näheres ist bei den Verbandsexpeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 30. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (85)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Januar bezw. 15. Februar 1882 ist der Nachtrag XII zu unserem Local-Gütertarife herausgegeben.
Derselbe enthält: Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, Einführung ermässigter Frachtsätze und Aufhebung von Frachtsätzen.
Exemplare des Tarifnachtrags sind von unseren Eilgut- und Güterexpeditionen käuflich zu beziehen. Nordhausen, den 3. Januar 1882. Die Direction. (86)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Eisenbahnverband. Am 1. bezw. 2. Januar 1882 tritt zum Gütertarife Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über Anwendung der Tarifsätze
a) für Ilmenau trans. (im Verkehr mit der Ilmenau-Gehrener Bahn),
b) für Eil- und Stückgut im Verkehr mit Ammendorf.
Nachtragsexemplare sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Erfurt, den 30. December 1881. Die geschäftsführende Verwaltung: Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (87)

Zum Verbandsgütertarif vom 25. Mai 1878 zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen andererseits ist mit dem 1. Januar cr. der Nachtrag VI in Kraft getreten, durch welchen neue resp. veränderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Berlin-Anhaltischen und Berlin-Hamburger Stationen zur Einführung gekommen sind.
Der Nachtrag kann auch durch die betheiligten Expeditionen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 2. Januar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (88)

Mit dem 1. Januar cr. ist der Nachtrag 12 zu dem vom 1. Mai 1878 ab giltigen Verbandsgütertarif für den **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen** Verband in Kraft getreten, durch welchen anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hamburg und Lüneburg, sowie neue Frachtsätze für die in den Verband aufgenommene Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn zur Einführung gekommen sind.
Der Nachtrag kann zum Preise von 0,15 ℳ von den betheiligten Verbandstationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 2. Januar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (89)

Am 10. d. Mts. kommen für den Verkehr zwischen Station Hamm des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einer- und Station Küps der Bayerischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze zur Einführung. Näheres ist auf den Güterexpeditionen der genannten Stationen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 3. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (90)

Im **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** treten vom 10. dieses Monats ab für den Transport von Stärke, Kartoffelmehl, Traubenzucker und Stärkesyrup in Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Golssen (B. Dresden) einer- und Hamburg (Berl. Hamb. und Hannover), Bremen, Bremerhafen, Geestemünde sowie Harburg andererseits die nachstehend verzeichneten Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

pro 100 kg in Mark:	
Hamburg	1,23
Bremen	1,30
Bremerhafen	1,50
Geestemünde	1,50
Harburg	1,23

Berlin, den 3. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (92)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. ab sind Druckexemplare des Localgütertarifs Theil II vom 1. Februar 1882 von unserem Formularmagazin zum Preise von 0,75 ℳ zu beziehen Breslau, den 2. Januar 1882. Directorium. (93)

2. Be- und Entladefristen.

Rechte-Oderufer Eisenbahn-Gesellschaft. Vom 9. Januar 1882 ab wird die laut unserer Bekanntmachung vom 14. October 1881 für den diesseitigen Bahnbereich auf 6 Tagesstunden herabgesetzte End- und Beladefrist für die in offenen Güter- und in Kalkwagen verladenen Wagenladungsgüter wiederum auf 12 Tagesstunden erhöht. Breslau, den 3. Januar 1882. VI 5954. Direction. (8)

3. Ausloosungen.

Braunschweigische Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung Herzoglichen Staatsministeriums vom 16. Juli 1874 die Emission von 9 600 000 ℳ 4½ pCt. Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft betreffend, bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass bei der heute nach Massgabe der Bestimmungen im § 4 a. a. O. in Gegenwart eines Notars stattgebabten Ausloosung der am 1. April 1882 zur Amortisation gelangenden Obligationen folgende Nummern gezogen worden sind.
a) 12 Stück à 3 000 ℳ:
No. 47 51 118 154 195 250 269 279 326 493 538 604.
b) 26 Stück à 1 500 ℳ:
No. 1335 1362 1369 1372 1736 2769 1844 1890 2119 2200 2406 2424 2525 2687 2712 2773 2774 2950 3004 3075 3101 3119 3142 3156 3358 3400.
c) 96 Stück à 300 ℳ:
No. 3577 3581 3639 3763 3893 4006 4178 4190 4302 4387 4404 4512 4599 4670 4735 4773 4965 5358 5461 5520 5738 5747 5833 5855 5902 5927 5980 6075 6088 6124 6238 6271 6430 6529 6543 6721 6753 6824 6906 7108 7318 7355 7423 7427 7510 7916 8026 8064 8091 8103 8136 8158 8301 8348 8355 8417 8494 8570 8589 8674 8695 8698 8874 8980 8997 9042 9186 9206 9257 9377 9462 9750 9880 9901 10178 10194 10216 10256 10257 10530 10899 11078 11105 11317 11349 11446 11464 11492 11503 11731 11760 11921 12024 12192 12490 12494.
Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1882 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen nicht fälligen Zinscoupons einzuliefern:
in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann-Oppenheimer & Sohn,
in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und der Berliner Handelsgesellschaft
und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.
Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Obligationen gekürzt.
Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, in den früheren Jahren ausgeloosten und seit 1. April 1880 und resp. 1. April 1881 aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:
Ausloosung pro 1880: No. 1491 1548 2796 2872 à Stück 1 500 ℳ,
No. 6696 8896 9319 9618 10148 à Stück 300 ℳ.
Ausloosung pro 1881: No. 1878 à 1 500 ℳ,
No. 4078 4081 6782 6850 6903 8508 8662 9577 10063 10223 10270 10274 10296 à Stück 300 ℳ.
Zur Vermeidung ferneren Zinsverlustes werden die Inhaber dieser Obligationen an deren Einsendung wiederholt erinnert. Braunschweig, den 2. Januar 1882. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft. F. W. Wolf. (10)

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 3. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:
Littera A. zu 3 000 ℳ: 4 278 323 512 595 999.
Littera B. zu 2 000 ℳ: 1188 1498 1526 1753 1763 2309 2344 2495.
Littera C. zu 1 000 ℳ: 2825 3192 3475 3623 3900 4052 4123 4555 4660 4966 4986 5154 5247 5298 5379 5389.
Littera D. zu 500 ℳ: 5782 5814 6149 6350 6411 6554 6723 6970 7298 7312 7314 7433 7437 7556 7693 8057 8224 8368 8707 9013 9307 9464 9523 9822 10015 10097 10194 10428 10780 11077 11087.
Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen, soweit dieselben bereits durch Abstempelung in 4procentige convertirt worden sind, findet vom 1. Juli d. J. an bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direction der Discontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinscoupons No. 14 bis 20 statt.
Die Einlösung der noch nicht convertirten Obligationen erfolgt gemäss unserer Kündigungsbekanntmachung vom 11. März 1881 jeder Zeit bei unserer Hauptcasse in Lübeck und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg.
Von den früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:
Vom Jahre 1880:
Littera D. 9442.
Vom Jahre 1881:
Littera C. 2507 3112 3627.
Littera D. 8708.
Die eingelösten Prioritätsobligationen nebst dazu gehörigen Coupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden. Lübeck, den 2. Januar 1882. Die Direction. (7)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten im Laufe des Jahres 1882 sich ergebenden Materialienabfälle, als: Eisenguss-, Schmiedeeisen-, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Radreifen, Abfälle von Leder, Gummi und Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m.

sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf alter Werkstättenmaterialien pro 1882" versehen, **bis zum 18. Januar 1882** an unser **maschinentechnisches Bureau** hier einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben **am darauffolgenden Tage Vormittags 11 Uhr** in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Canzleivorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 ₰ pro Exemplar von dem Genannten bezogen werden.
Elberfeld, den 3. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (9)

Bergisch - Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von rot. 570 cbm eichener Weichenschwellen soll, in zwei gleiche Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungsbedingungen sind gegen Zahlung von 1 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen.

Lieferungsofferten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
„Abtheilung III C. Submission auf Lieferung von Weichenschwellen"
bis zum **16. Januar 1882** an uns einzusenden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet an dem folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten im Centralbüreau hierselbst statt. Elberfeld, den 28. December 1881. Königliche Eisenbahn-direction. (5)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die Lieferung von 14 000 Stück Querschwellen von Flusseisen im Gewicht von 644 000 kg sowie des zugehörigen Befestigungsmaterials soll im Wege der Submission verdungen werden.

Zeichnungen und Bedingungen sind durch unser Centralbureau zu beziehen. — Offerten werden bis zum 20. Januar 1882, Vormittag 11 Uhr erbeten. Direction. (2)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Wir beabsichtigen, 4 Güterzugslocomotiven und eine Personenzugsmaschine mit Tendern, vollständig betriebsfähig, zu verkaufen und theilen auf Wunsch die näheren Bedingungen sowie Zeichnung und Beschreibung der Maschinen gern mit. Posen, im December 1881. Die Direction. (6)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 3. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzhand-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Januar 1882.

Inhalt: Ueber die Abfahrtszeit der Eisenbahnzüge in grossen Städten. — Zur Vermeidung von Verschleppungen im Güterverkehr. — Rückschau über die wichtigeren Ereignisse im Verkehrswesen Oesterreich-Ungarns in 1881. — Aus dem Deutschen Reich. — Postpacketbeförderung in Amerika. — Frachtrecht der Eisenbahnen. — Deutsche und Oesterreichisch-Ungarische Betriebsergebnisse pro November 1881. — Coursblatt vom 31. December 1881. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Stationsverwaltung. 4. Stationsbenennung. 5 Auszahlungen. 6. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Ueber die Abfahrtszeit der Eisenbahnzüge in grossen Städten.

Zur Zeit, wo die Fahrpläne für den nächsten Sommer festgestellt werden, möge es gestattet sein, auf einen Umstand hinzuweisen, der anscheinend bei Aufstellung der Fahrpläne nicht die genügende Beachtung findet, wir meinen die Abfahrtszeit der Eisenbahnzüge in grösseren Städten.

Wir halten es in Betreff der Erleichterung des Verkehrs und einer in diesem Falle wohlberechtigten Bequemlichkeit des Publikums für geboten, dass die Züge in grösseren Städten zu einer sich dem Gedächtniss leicht einprägenden Zeit abfahren, als welche wir in erster Reihe die volle Stundenzahl, wenigstens aber eine durch 15 theilbare Minutenzahl bezeichnen möchten.

Man frage sich selbst und höre seine Bekannten, ob sich die Abfahrtszeit eines Zuges beispielsweise 2 Uhr 23, 4 Uhr 47, 5 Uhr 17 und dergl. mehr dem Gedächtniss leicht einprägt? Wenn Jemand auch recht häufige Eisenbahnreisen macht, so wird er doch immer wieder nach dem Fahrplan oder dem Kursbuch sehen, um sich der richtigen Abfahrtszeit, wenn sie, wie vorstehend angegeben, normirt ist, zu vergewissern, was gewiss nicht in dem Grade der Fall wäre, wenn die betr. Zeiten 2 Uhr 30, 4,45, 5,15 und dergl. lauteten.

Nun wissen wir recht wohl, dass eine consequente Durchführung des von uns aufgestellten Princips auf Zwischenstationen oft schwierig, wohl auch nicht angängig sein mag; unbedenklich durchführbar aber ist dasselbe auf allen grossen Stationen, welche den Ausgangspunkt von Zügen bilden, sowie auch auf denjenigen Zwischenstationen, wo dem Zug so wie so ein Aufenthalt von mehreren Minuten gegeben wird.

Zur Vergleichung möge noch darauf hingewiesen werden, dass doch im öffentlichen und geschäftlichen Leben, im geselligen Verkehr, vor Gericht, auf der Börse, in den Theatern u. s. w. selbstverständlich der terminus a quo mit der vollen Stundenzahl bezeichnet wird; die Eisenbahn, das wichtigste Verkehrsmittel dagegen setzt den Beginn einer Reise auf einen Zeitpunkt fest, der oft selbst dem Verstand der Verständigen schwer begreiflich sein wird, beispielsweise — um unter zahllosen nur eines herauszugreifen — wenn in einer Stadt von nahezu 100 000 Einwohnern ein Schnellzug um 10,59 und ein Personenzug um 3,58 abgeht.

Man sehe sich das Kursbuch an und man wird finden, wie in grossen Städten, selbst in Berlin, leichten Herzens derartige wundersame Abfahrtszeiten gewählt werden, während man bei einiger Aufmerksamkeit, bei gutem Willen sehr häufig und sehr leicht zu einer den Verkehrsinteressen entsprechenderen Festsetzung hätte kommen können.

Wir gehen noch einen Schritt weiter und würden es für einen grossen Fortschritt und für einen, für das Verkehrsleben nicht zu unterschätzenden Vorzug halten, wenn z. B. die Berliner Tagesschnellzüge sämmtlich um 9 Uhr Vormittags abfahren würden und den Abendschnellzügen eine Abfahrtszeit nur zur vollen Stunde, also um 9, 10 oder 11 Uhr gegeben würde.

Besonders erwünscht ist schliesslich, dass die dem sommerlichen Vergnügungs- und Massenverkehr dienenden gewöhnlichen und Extrazüge zu einer leicht zu merkenden Zeit abgelassen werden.

Wir würden eine grosse Genugthuung empfinden, wenn den vorstehenden Zeilen bei Aufstellung des nächsten Sommerfahrplans hier und da eine freundliche Beachtung geschenkt würde.

Th.

Zur Vermeidung von Verschleppungen im Güterverkehr.

Zur Vermeidung der vielen Verschleppungen im Güterverkehr und zur Vereinfachung der Instradirungsvorschriften dürfte das folgende Verfahren die nähere Anleitung geben.

Die endlosen Routenvorschriften auf den Begleitpapieren können in Wegfall kommen, wenn jeder einzelne Directionsbezirk besondere Instradirungbestimmungen für seine Uebergangsstationen erhält. Beispielsweise im Schlesisch-Rheinischen Verband instradiren die Güter von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn in dem einen Monat über Gerstungen, in dem anderen über Berlin.

Weiss die Bergisch-Märkische Abgangsstation, in diesem Monat geht der Verkehr nach Schlesien über Berlin, so genügt es, wenn die Begleitpapiere als Routenvorschrift einfach die Bezeichnung tragen: „via Berlin" und der qu. Wagen mit der Uebergangsstation „Holzminden" beschrieben bezw. das Gut auf diese Station verladen wird, vorausgesetzt, dass kein Verbandszug von der Bergisch-Märkischen Bahn direct bis Berlin durchgeht, in welchem Falle die Beschreibung des Wagens mit „Berlin" resp. die Verladung des Gutes auf diese Station erfolgen kann.

Die Uebergangsstation Holzminden der Braunschweigischen Bahn muss wissen, über welche Uebergangsstation ihres Directionsbezirks sie das Gut weiter zu dirigiren hat; dieselbe entfernt alsdann die alte Beschreibung „via Holzminden" und beschreibt den Wagen mit: „via Schöningen" bezw. sie verladet das Gut auf letztere Station. Auf diese Weise verfährt die Uebergangsstation des dritten und vierten Directionsbezirks, bis von der Uebergangsstation des letzten Directionsbezirks die Sendung auf Grund der Localbestimmungen über die Beförderung der Güter nach der Empfangsstation dirigirt wird.

Dieses Verfahren ist einfach, verursacht in der Beförderung keine Schwierigkeiten, bietet aber dem expedirenden Beamten eine grosse Erleichterung, indem er, anstatt der sinnverwirrenden Bestimmungen für die Instradirung über mehr als 40 verschiedene Routen in einem Verbande, nur die Hauptroute und die richtige Uebergangsstation des eigenen Directionsbezirks sich zu merken hat.

R.

Rückschau über die wichtigeren Ereignisse im Verkehrswesen Oesterreich-Ungarns im Jahre 1881.

Im Verkehrswesen Oesterreich-Ungarns hat sich im verflossenen Jahre ein heilsamer Umschwung vollzogen, der in der wiedererwachten Bauthätigkeit beredten Ausdruck findet. Allerdings ist die Länge der dem Betriebe übergebenen Linien eine

verhältnissmässig geringe und besitzen dieselben hauptsächlich nur eine Bedeutung für den Localverkehr. Es wurden im Ganzen 427 km neue Eisenbahnlinien dem Betriebe übergeben; hiervon entfallen auf die Oesterreichische Reichshälfte 301 km, auf die Ungarische Reichshälfte 126 km.

Wenn auch der factische Zuwachs an zur Betriebseröffnung gelangten Linien, wie erwähnt, nicht gross ist, so wurde doch der Bau einer Anzahl von Bahnen in Angriff genommen, welche das bestehende Netz in beachtenswerther und erwünschter Weise ergänzen werden und von denen einzelne eine internationale Bedeutung haben.

1. Unter diesen ist in erster Reihe die Bahn über den Arlberg zu nennen, mit deren Herstellung energisch begonnen wurde und concentrirt sich die Bauthätigkeit vorerst auf das Hauptobject, nämlich den grossen Tunnel am obersten Uebergange; die bisher erzielten Resultate haben ergeben, dass noch manche Schwierigkeiten zu überwinden sein werden, aber gleichzeitig auch die Beruhigung geschaffen, dass trotz alledem die Möglichkeit vorhanden sei zur Einhaltung des verhältnissmässig kurzen Bautermines. Gleichzeitig wurden auch die vorbereitenden Schritte gemacht, um den Bau der Zufahrtslinien zu geeigneter Zeit beginnen zu können. Die verkehrspolitische Bedeutung dieser Bahn wurde bereits wiederholt gewürdigt, so dass von einer neuerlichen Erörterung derselben hier füglich abgesehen werden kann.

2. Die zweitwichtigste Linie, deren Bau im verflossenen Jahre begonnen hat, ist die Budapest-Semliner Eisenbahn, welche für Rechnung des Staates erstellt wird, da derselbe, getreu der bisher befolgten Tendenz der Verstaatlichung aller massgebenden Verkehrslinien resp. Richtungen, auch die in Rede stehende Bahn in sein stets mächtiger werdendes Netz einbeziehen will. Auch der Bau dieser Bahn hat einen zufriedenstellenden Fortgang genommen, so dass der kurz bemessene Vollendungstermin eingehalten werden wird. Durch diese Bahn wird im Vereine mit der ebenfalls im Vorjahre begonnenen Herstellung der Serbischen Eisenbahnen bezw. nach Fertigstellung beider Netze ein neuer Verkehrsweg nach dem Orient eröffnet und gleichzeitig die grosse internationale Schienenstrasse in Activität gesetzt, welche die Häfen der Ost- und Nordsee mit Constantinopel und Salonichi verbinden wird.

3. An Ergänzungsstrecken, welche weiters zum Bau gelangten, sind insbesondere hervorzuheben: a) die Eisenbahn von Sissek über Sunja-Kostajnicza an die Bosnische Grenze, 48 km lang, zum Anschlusse an die bereits bestehende Bosnische Bahn Doberlin-(Novi-)Banjaluka, welche das Westbosnische Gebiet in den Verkehr mit den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bringen wird. Diese Bahnstrecke ist soweit fertig, dass die Betriebseröffnung derselben in allernächster Zeit bevorsteht und soll die ganze Strecke von Sissek bis Banjaluka unter die Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gestellt werden.

b) Die Linie Ujszász-Rákos der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, 76 km lang, welche das östliche und südöstliche Ungarische Staatsbahnennetz auf einer zweiten und kürzeren Strecke mit der Landeshauptstadt verbinden wird. Auch der Bau dieser Linie ist fast gänzlich vollendet, daher die Betriebseröffnung derselben noch im Januar 1882 zu gewärtigen ist.

c) Die durch eine Privatunternehmung ohne staatliche Zinsengarantie zu Stande gekommene Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, circa 200 km lang, welche in erster Reihe den Localinteressen zu dienen hat, gleichzeitig aber vermöge ihrer Verkehrsrichtung und der von der Ungarischen Regierung bedungenen directen Einflussnahme auf die Bestimmung der Tarife als Aushülfsroute für den Verkehr ab der Landeshauptstadt nach dem so sehr begünstigten nationalen Hafen Fiume gelten kann, die einen umso grösseren Werth hat, als sie eine fast völlige Freistellung der nach dem Adriatischen Meere führenden Staatsbahnlinien bewirkt.

Erwähnenswerth sind noch einige grössere Eisenbahnprojecte, welche im Jahre 1881 eine bestimmte Form angenommen haben, so dass deren baldige Ausführung als gesichert angesehen werden kann.

4. Vor Allem ist dies bezüglich der Oesterreichischen Reichshälfte die Galizische Transversalbahn (Hussiatyn-Stanislau, Zagorz-Grybow, Neusandec-Saybusch nebst Abzweigungen), deren Traçe bereits im Detail vorgenommen wurde; die betreffende Gesetzvorlage, laut welcher diese Bahn demnächst auf Staatskosten gebaut werden soll, hat auch bereits die legislative Genehmigung erhalten. Durch Anfügung der in Ostgalizien zerstreut liegenden Staats- und Privatbahnstrecken soll dann ein zusammenhängendes verkehrstüchtiges Netz von Staatslinien geschaffen werden.

Ausser diesen Linien ersten Ranges ist noch eine erkleckliche Zahl von Vicinal- resp. Localbahnen sowohl in der Oesterreichischen als Ungarischen Reichshälfte theils im Bau, theils behufs baldiger Herstellung projectirt. Beide Regierungen unterstützen diese Bestrebungen, welche auf eine wünschenswerthe Verdichtung der Schienenwege hinzielen, aufs Beste und sind zu diesem Behufe beiderseits auf breiter Basis ruhende gesetzliche Normen geschaffen worden.

Man sieht hieraus, dass die in den letzten Jahren unter dem Drucke der wirthschaftlichen und finanziellen Situation bestandene Stagnation in der Entwickelung des Eisenbahnwesens völlig geschwunden und eine neue Aera des Schaffens herangebrochen ist, die ihren Culminationspunkt allem Anscheine nach noch nicht erreicht hat.

Aber nicht nur auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues hat sich im Jahre 1881 eine völlige Aenderung vollzogen, sondern auch in Bezug auf die Verkehrspolitik und die zur Realisirung derselben ergriffenen Massnahmen. In Oesterreich zumal hat mit der Verstaatlichungsaction eine in ihren Consequenzen weitreichende wirthschaftliche Umwälzung im Eisenbahnwesen begonnen, welche in den Besitzverhältnissen der Schienenwege in nicht ferner Zeit eine vollständige Aenderung herbeiführen dürfte. Die jüngst erfolgte staatliche Inbetriebnahme der Kaiserin Elisabethbahn, welche der factischen Erwerbung derselben vorausgeeilt ist, bildet offenbar den Ausgangspunkt zu den ferneren Eisenbahnverstaatlichungen im grossen Style. Vorerst ist die Zusammenlegung der Niederösterreichischen Staatsbahnen, der Kronprinz Rudolfbahn und der Kaiserin Elisabethbahn als feststehende Thatsache zu betrachten und sind Einleitungen getroffen worden, um auch die Vorarlberger Eisenbahn in Staatsbetrieb zu übernehmen. Die Grundidee dabei liegt klar zu Tage und gipfelt in der Ausführung des längst gefassten Beschlusses: nach Fertigstellung der für staatliche Rechnung im Bau befindlichen Arlbergbahn eine directe Linie von Wien respective der Oesterreichisch-Ungarischen Landesgrenze bis an die Schweizerbahnen resp. an das Bodenseebecken zu etabliren, wodurch die Verkehrstüchtigkeit dieser langgestreckten, durchwegs auf Oesterreichischem Gebiete sich befindenden Linie von vorneherein sichergestellt ist. Dass durch dieses Netz, welches die Grundlage der neuen Oesterreichischen Staatsbahnengruppe bildet, die Erwerbung von weiteren Bahnen durch den Staat noch nicht abgeschlossen ist, kann als feststehend angesehen werden. Die diesfalls angekündigten Projecte haben aber bisher noch keine solche Form angenommen, um hier der Erörterung unterzogen zu werden. Nebenbei möge erwähnt werden, dass nach vollzogener Verstaatlichung der Kronprinz Rudolfbahn das Gesammtnetz der staatlichen vereinigten Linien eine Länge von 1 958 km haben wird; ausserdem besitzt der Staat noch zusammen 943 km eigener Bahnlinien, so dass die Länge der gesammten Oesterreichischen Staatseisenbahnen circa 2 901 km betragen wird. Da ausser der obgenannten Gruppe die Linien zerstreut liegen, so dürften diese auch fernerhin im Betriebe der anschliessenden Privatbahnen verbleiben, mit Ausnahme der Dalmatiner Staatsbahnen, welche auch heute unter directem Staatsbetrieb stehen und die überhaupt keine Verbindung mit anderen Schienenwegen haben.

Die Betriebsresultate der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen waren, soweit sich dieselben heute überblicken lassen, im Allgemeinen befriedigend. Die den Export an Cerealien etc. vermittelnden Bahnen hatten infolge der ungünstigen Ernte gegenüber solchen Jahren, wo der Ueberschuss an Bodenproducten ein bedeutender ist, was allerdings auch im Jahre 1880 nicht der Fall war, einen beträchtlichen Entgang an den diesfälligen Güterquantitäten, allein die durchschnittliche Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse und insbesondere der Aufschwung, den die industrielle Thätigkeit vermöge der gebesserten Absatzverhältnisse gewann, deckte vollständig diesen Ausfall und lieferte sogar einen Ueberschuss. Wenn von einem befriedigenden Resultat gesprochen wird, so kann dies nur relativ gelten, denn wie überall giebt es auch in Oesterreich-Ungarn neben glänzend rentirenden Bahnen auch solche Eisenbahnlinien, welche vermöge ihrer Situation sowie der Productionsverhältnisse der von denselben durchzogenen Gebieten ein höchst schwaches Erträgniss liefern, das mitunter nicht einmal hinreicht, um die Betriebskosten zu decken. Solche Linien befinden sich zumeist in Galizien und Ungarn, wo eben die dünn besäete Bevölkerung nicht genügend Tauschwerthe produciren kann, um eine Bahn damit zu alimentiren. Da aber die Schienenwege überhaupt die Schaffung neuer Werthe begünstigt, so haben dieselben eine wirthschaftliche und Culturmission, welche denselben mangels der Rentabilität ihre Existenzberechtigung verleiht. Es unterliegt keinem Zweifel, dass mit dem Ausbau der Vicinalbahnen sowie der allgemeinen durch die billige Beförderung ursächlich bewirkten Entwickelung der wirthschaftlichen Verhältnisse der betreffenden Districte auch die denselben zugehörigen Bahnen auf eine Besserung ihrer finanziellen Erträgnisse rechnen können.

Inzwischen schreitet die innere Consolidirung des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes tüchtig vorwärts. Allenthalben bekundet sich das erfolgreiche Streben nach Erzielung eines möglichst öconomischen Betriebes durch Einführung von den Bedürfnissen angepassten Secundärzügen, Anwendung der technischen und administrativen Errungenschaften u. s. w., so dass im Durchschnitte der Organismus auf dem bestehenden

Verkehrsnetze in beiden Reichshälften präcis und gut functionirt und grosse Fortschritte aufweist, welche auch die Bürgschaft tüchtiger Leistung für die Folge in sich schliesst.

Eine erfreuliche Erscheinung ist die Rührigkeit, welche sich in Bezug auf das Wasserbauwesen und das Streben zur Nutzbarmachung der Wasserwege für den Verkehr in beiden Theilen der Monarchie kundgiebt. Zwar hat das verflossene Jahr in dieser Richtung keine positiven Resultate aufzuweisen, indem sich die bezügliche Thätigkeit auf die Regulirung der Donau im Rayon der beiden Hauptstädte und den Sectionen in der Strecke Wien-Hainburg, sowie auf die nöthigsten Baggerungsarbeiten an den versandeten Stellen zwischen Pressburg und Gönyö, ausserdem hauptsächlich darauf beschränkte, die nöthigsten Schutzarbeiten im Ungarischen Tieflande zu vollführen, um die sich jedes Jahr wiederholenden ungeheuren Schaden verursachenden Ueberschwemmungen möglichst hintanzuhalten. Allein auch hier wie im Eisenbahnwesen hat man grosse Projecte für die Zukunft, nachdem sich die Ueberzeugung in nachdrücklicher und allgemeiner Weise geltend gemacht hat, dass die Vornahme der durchgreifenden Correction der Flüsse, angesichts der damit verbundenen Vortheile, sowie um den furchtbare Verwüstungen anrichtenden Ueberfluthungen vorzubeugen, absolut nöthig sei. Das nächste Decennium wird auch im Wasserbauwesen Oesterreich-Ungarns einen Umschwung bringen. Zunächst will man die Regulirung der gesammten Uferstrecken der Donau in beiden Reichshälften vornehmen und die Kettenschifffahrt etabliren, um den mächtigen Strom noch mehr, nachhaltiger und besser wie bisher der Güterverfrachtung dienstbar zu machen. Nebstdem wird die Anlage eines schiffbaren Canals zwischen der Donau und der Oder geplant, so dass die Aussichten auf die Realisirung einer solchen für den Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland wichtigen Wasserstrasse näher gerückt ist. — Ungarn beabsichtigt seine zahlreichen Flüsse, namentlich im Tieflande, durch definitive Correctionsbauten und Eindämmungen zu practicablen Verkehrswegen umzugestalten und gleichzeitig die ferneren Ueberschwemmungsgefahren zu beseitigen. Höchst beachtenswerth und von grosser verkehrspolitischer Bedeutung ist auch das fortgesetzte Streben Ungarns, seinen Hafen Fiume zum Emporium für den Export- und Importverkehr heranzubilden, zu welchem Behufe wirksame Abmachungen zwischen den nach demselben führenden Eisenbahnlinien getroffen wurden, welche Fiume Vorzugstarife für die Hauptverfrachtungsartikel sichern und demnach den Güterzug in überwiegendem Masse dahin lenkt. Die Erhöhung der schon bisher beträchtlichen Subventionssumme für die maritimen Dampferlinien sowie die jüngst erfolgte Umgestaltung der betreffenden Schifffahrtcompagnie in eine Ungarische soll dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit dieses Hafenplatzes zu stärken. Die bisher erzielten Erfolge, welche in einer höchst beachtenswerthen Verkehrssteigerung ihren Ausdruck gefunden hat, geben Zeugniss für die Tüchtigkeit und Wirksamkeit der getroffenen Massregeln. Infolge dessen sowie der stark gewachsenen Güterbewegung sind die Hafen- und Stationsanlagen nicht mehr genügend und ist man mit der Erweiterung derselben beschäftigt. Der Schwesterhafen Triest, welcher dadurch der Gefahr einer theilweisen Ablenkung des Verkehrs bedroht ist, sucht durch analoge Massnahmen seine Superiorität auch fernerhin zu bewahren sowie die eigene Actionsfähigkeit zu erhöhen. Diese Wettbestrebung der beiden Adriatischen Seehäfen wird jedenfalls dazu führen, deren Verkehrstüchtigkeit zu stärken und dadurch für den überseeischen Handel wesentlich an Bedeutung zu gewinnen.

Aus dieser in kurzen Umrissen gehaltenen Darstellung der hervorragenderen Ereignisse auf dem Gebiete des Verkehrswesens in Oesterreich-Ungarn erhellt, dass die Zeit des Marasmus, welcher die Signatur der letzten Jahre war, endlich einer schaffenden Thätigkeit gewichen ist und dass mit der Ausbreitung der Verkehrswege auch die innere Consolidirung gleichen Schritt hält, so dass die Aussichten auf eine raschere Entwickelung der einen so eminenten Platz unter den wirthschaftlichen Factoren einnehmenden Branche sich recht günstig gestalten, immer vorausgesetzt, dass segensreiche Jahre unter Ausschluss äusserlicher politischer Verwickelungen das diesfällige mit dem nöthigen Nachdruck unternommene Streben begünstigen. C. St.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 9. Januar. (Die Fortschritte des Staatsbahngedankens. Communalsteuern der verstaatlichten Bahnen. § 48 des Betriebs-Reglements. Gültigkeitsdauer der Retourbillets. Berliner Stadtbahn. Internationale Tarifconferenz. Der neue Ausnahmetarif für den Holztransport. Kohlenausnahmetarif der Oberschlesischen Bahn. Berlin-Dresden. 4procentige Nordhausen-Erfurter Prioritätsobligationen. Rügensche Secundärbahn.)

„Die Fortschritte des Staatsbahngedankens“, ist der Titel eines Aufsatzes, der anscheinend aus der Feder eines Fachmannes stammt, der sich schon mehrfach mit der literarischen Vertretung des Staatsbahngedankens befasst hat und im Januar-Heft der „Deutschen Rundschau“ erschienen, auch in der übrigen Presse Aufmerksamkeit gefunden hat. Der Artikel beginnt wie folgt:

„Auf wenigen Gebieten unseres wirthschaftlichen Lebens hat in den letzten Jahren eine so lebhafte Bewegung stattgefunden, wie im Eisenbahnwesen. In fast allen Kulturländern, welche mit einem genügenden Eisenbahnnetze ausgestattet sind, wird darnach gestrebt, das im Drange der Noth und oft mit fieberhaftem Eifer Geschaffene so zu organisiren, dass die allgemeinen Verkehrsmittel auch das allgemeine Wohl fördern. Mit dem fortschreitenden Ausbau, der zunehmenden Verdichtung des Schienennetzes hat sich überall gezeigt, dass die regellosen Zustände, wie sie sich allmälig in vielen Ländern gleichsam urwüchsig herausgebildet haben, auf die Dauer unerträglich sind. Mancherlei Mängel und Missstände, über welche man im Beginne des Eisenbahnzeitalters hinwegsah, weil man glaubte, sie würden nach und nach von selbst auch wieder verschwinden, sind im Gegentheil immer schärfer hervorgetreten, haben immer weiteren Kreisen der Bevölkerungen sich fühlbar gemacht und fordern jetzt gebieterisch Abhülfe.

Heute ist zwar der Gährungsprozess, welchen ich damals schilderte, noch nicht zu Ende, eine vollständige Klärung noch nirgends eingetreten. Dem Ziele der Bewegung sind wir aber ein gutes Stück näher, und nicht nur die Freunde, sondern auch eine namhafte Anzahl von Gegnern der bisherigen Entwickelung hat aus den Vorgängen der letzten zwei Jahre die beherzigenswerthe Lehre gezogen, dass der von der Wissenschaft beinahe einstimmig, von den Männern des practischen Lebens in grosser Mehrzahl gewiesene Weg zum Staatsbahnsystem in der That der richtige ist.“

Der weitere Inhalt bietet einen am Jahresanfang doppelt interessanten Rückblick auf die jüngsten Vorgänge im Mitteleuropäischen Eisenbahnwesen. Die Mittheilungen über Oesterreich-Ungarn enthalten im Wesentlichen nichts Neues. Bemerkt wird, es sei der Vertrag mit der Elisabeth-Westbahn nach dem Muster der zwischen der Preussischen Regierung und den grossen Privatbahnen abgeschlossenen Verträge gearbeitet.

„In Preussen, welches, nachdem das Anerbieten vom Jahre 1876 wegen Uebertragung des Preussischen Bahnbesitzes an das Reich auf Schwierigkeiten gestossen, selbstständig vorzugehen gezwungen war, befindet sich nunmehr ein Eisenbahnnetz von mehr als 15 000 Kilometer Länge im Staatsbesitz. Ueberdies erfolgt der Betrieb der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen in einer Länge von rund 1 200 Kilometer in naher Fühlung mit den Preussischen Bahnen. Die Preussischen Staatsbahnen werden heute von 7 Directionen verwaltet. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Denkschrift vorgelegt, der zufolge in einem halben Jahre an den Neu- und Umbauten ein Betrag von 84 Millionen Mark erspart werden konnte. Trotz der Vermehrung der staatlichen Schuldenlast sind Preussische Konsols auf einen früher nie erreichten Coursstand gestiegen. In der Schweiz, in Italien, Belgien und Holland sind wichtigere Ereignisse auf eisenbahnpolitischem Gebiete nicht zu verzeichnen. Dagegen hat in Frankreich die Eisenbahnfrage eine überraschende Wendung genommen. Als im Jahre 1877 die Orléansbahn und die Nordbahn mit dem von langer Hand vorbereiteten Plane hervortraten, ihre Machtstellung durch Einverleibung einer Anzahl kleiner Concurrenzbahnen zu erhöhen, erhob sich im Lande und in der Kammer eine energische Agitation gegen die Misswirthschaft der Privatbahnen. Minister Freycinet schuf alsbald das Staatsbahnnetz. Die Zusammenhanglosigkeit desselben macht zwar eine grosse Action unmöglich. Bei jeder der auf Staatskosten neu gebauten Bahnen trat die Frage nach deren Verwaltung hervor. Erst mit Gambetta ist hier eine entscheidende Wendung eingetreten. Derselbe gilt als der eigentliche Träger des Staatsbahngedankens in Frankreich. Auch die Ernennung Allain-Targé's, des begeisterten Anhängers des Staatsbahnsystems, an Stelle Léon Say's ist ein bedeutungsvolles Symptom. Am 15. November 1880 hatte der Abgeordnete Poyon einen Gesetzentwurf wegen Ankaufs sämmtlicher Bahnen in einer Länge von 23 000 km für einen Preis von rund Frcs. 10 Milliarden verlangt. In England ist die Herrschaft der Privatbahnen eine unbestrittene, doch haben Handel und Verkehr unter der Tarifmisswirthschaft zu leiden gehabt. In den Kolonien, besonders in New-South-Wales und Victoria wurden mit Staatsbahnen vortreffliche Erfolge erzielt. In den Vereinigten Staaten von Amerika vollzieht sich der gewaltige Process einer Consolidation des 160 000 km langen Bahnnetzes in den Händen einiger reichbegüterter Männer. Diese Eisenbahnkönige walten unumschränkt. Der Versuch, ein Schiedsgericht zur Regelung der sich ergebenden Missstände zu creiren, ist als gescheitert zu betrachten. Es wird demzufolge eine Eisenbahngesetzgebung geplant, um dem unermesslichen Einfluss der Eisenbahnkönige zu steuern.“ Der citirte Aufsatz schliesst mit den Worten: „Je eher das Ziel einer Verstaatlichung aller Eisenbahnen eines Landes erreicht ist, desto besser für seine Bewohner“.

Bezüglich der Zahlung der Communalsteuern seitens der verstaatlichten Bahnen schreibt in einer anscheinend offiziösen

Notiz der „Berl. Act.“: In den bisher ergangenen Gesetzen über die Verstaatlichung von Privatbahnen findet sich bekanntlich zu Gunsten der berührten Gemeinden die Bestimmung, dass die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Communalsteuern bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen auf die vom Staate erworbenen früheren Privatbahnen in gleicher Weise anzuwenden sind wie bisher. Diese Bestimmung, so wohlgemeint sie für die Gemeinden erscheint, hat doch zu mancherlei Unzuträglichkeiten Veranlassung gegeben, da die Rechnungsabschlüsse der Staatsbahnverwaltung nach anderen Grundsätzen aufgestellt werden, als diejenigen der Privatbahnverwaltungen. Es war deshalb von den Staatsverwaltungen nach den früheren Grundsätzen ein fictiver Abschluss zu bewirken, bei welchem jedoch die Gemeinden anscheinend wenigstens benachtheiligt werden können. Es schwehen daher gegenwärtig zwischen den betheiligten Instanzen Verhandlungen zum Zweck einer Vermeidung derartiger Unzuträglichkeiten und möglichster Klarstellung der beiderseitigen Rechte und Pflichten. Vorgeschlagen ist u. A. die Fixirung der Communalabgaben der früheren Privatbahnen nach dem Durchschnitt der letzten dreijährigen Periode der Privatverwaltung. Selbstredend wird die Neuerung eventuell nur bei denjenigen Unternehmungen Anwendung erfahren, die neuerdings mit Zustimmung des Landtages an den Staat übergehen, also bei der Bergisch-Märkischen, Thüringischen, Berlin-Görlitzer, Cotthus-Grossenhainer, Märkisch-Posener und resp. bei der Berlin-Anhalter und Rhein-Nahebahn.

Der § 48 des Betriebsreglements beschäftigte bekanntlich die vorjährige Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Köln zu No. V der Tagesordnung (siehe No. 60 S. 838 v. J.). Dieselbe hatte den Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg wegen eilgutmässiger Beförderung der nach § 48 des Betriebsreglements nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur selbstständigen Erledigung überwiesen. Diese Commission hat sich nun, wie berichtet wird, in ihrer jüngst abgehaltenen Sitzung in dem Beschlusse geeinigt, in Art. 215 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement zuzusetzen: „In Betreff der Zulässigkeit der eilgutmässigen Beförderung der Güter, einschliesslich der nur bedingungsweise zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, entscheidet nach pflichtmässigem Ermessen auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen die Expedition der Annahmestation ausschliesslich. Die Anschlussbahnen sind zur Zurückweisung der Eilgutsendungen, welche von einer Vorbahn zur Uebernahme angeboten werden, nicht befugt, es sei denn, dass positive Vorschriften über die Verpackung etc. unbeachtet geblieben wären. Ausser den durch No. 1 der Anlage D zum Betriebsreglement (§ 48) von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossenen Gegenständen (Schiess- und Sprengpulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper etc.) sind jedoch von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen die unter den Nummern VII. (gewöhnliches Phosphor), XI. (Schwefelkohlenstoff), XIII. (Grünkalk), XVI. (flüssige Mineralsäure aller Art), XVII. (Aetzlauge), XVIII. (rothe rauchende Salpetersäure), XIX. (wasserfreie Salpetersäure), XX. (Firnisse), XXI. (Petroleum), XXII. (Petroleumäther), XXIII. (Terpentinöl), XXIV. (nicht flüssige Arsenikalien), XXV. (flüssige Arsenikalien), XXVI. (andere giftige Metallpräparate), XXVIII. (Hefe), XXIX. (gemahlene oder körnige Holzkohle), XXX. (Seide), XXXI. (Wolle), XXXII. (fäulnissfähige thierische Abfälle), XXXIII. (Stalldünger), XXXIV. (Schwefel), XXXV. (Heu, Stroh etc.), XXXVI. (Collodiumwolle), XXXVII. (Chlormethyl) und XXXVIII. (flüssige Kohlensäure) der vorerwähnten Anlage D aufgeführten Artikel. Colli mit den unter XXXIX. l. c. besonders noch erwähnten geringeren Quantitäten bis zu 10 kg von den vorher unter den Nummern XVI., XVII, XX—XXIII. aufgeführten Chemikalien sind dagegen bei Zusammenverpackung unter sich resp. mit anderen Gütern und bei Erfüllung der sonstigen hier gegebenen Vorschriften zum Eilguttransport zuzulassen.“ Dieser Zusatz soll aber erst dann gemacht werden, wenn die seitens der geschäftsführenden Direction bereits eingeleiteten Verhandlungen mit den betreffenden Regierungen der im Vereinsgebiete vertretenen Staaten, welche den Zweck verfolgen, die Geltung der Bestimmungen der neuen Anlage D womöglich auf den gesammten Vereinsverkehr auszudehnen, den erhofften Erfolg gehabt haben werden.

Die Herbeiführung einheitlicher Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer der Retourbillets,*) insoweit es sich um Festsetzung des Zeitpunktes handelt, bis zu welchem die Rückreise angetreten bezw. beendet sein muss, sowie darüber, wie viele Fahrtunterbrechungen bei Benutzung von Tour- und Retourbillets zu gestatten sind, soll auf Veranlassung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten durch die Königliche Eisenbahndirection Berlin bei der ständigen Tarifcommission beantragt werden. Was den ersteren Punkt anbetrifft, so bestanden bisher nicht nur bei den einzelnen Verwaltungsbezirken, sondern sogar innerhalb derselben für die einzelnen Billets verschiedene Bestimmungen, dahin lautend, dass in einem Falle die Giltigkeit der Retourbillets als gewahrt erachtet wurde, wenn die Rückreise vor Ablauf des letzten Giltigkeitstages angetreten war, während in anderen Fällen die Reise mit Ablauf des letzten Giltigkeitstages beendet sein musste. Bezüglich des zweiten Punktes gestattet der § 10 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands eine Unterbrechung einer Fahrt bis zum folgenden Tage, wenn das Billet behufs Bescheinigung der Unterbrechung sofort beim Verlassen des Zuges dem Stationsvorstand vorgelegt wird. Es bestehen nun z. Z. die verschiedensten Auffassungen darüber, wie oft eine solche Fahrtunterbrechung auf jedes Billet zu gestatten ist. Von der Königlichen Eisenbahndirection Berlin sind zur Hebung dieser Verschiedenheiten folgende Zusatzbestimmungen zum § 10 des Betriebsreglements empfohlen: „Bei Benutzung eines gewöhnlichen Tourbillets ist eine einmalige, bei Benutzung von Retourbillets je eine einmalige Unterbrechung der Fahrt auf der Hin- und Rückreise gestattet. Inwieweit Fahrtunterbrechungen bei Benutzung anderweiter Billets gestattet sind, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen“ und „die Giltigkeitsdauer der Retourbillets muss auf den Billets angegeben sein. Die für die Benutzung festgesetzte Frist ist gewahrt, wenn die Rückfahrt nach dem ursprünglichen Ausgangspunkte mit einem Zuge stattfindet, dessen Abgang von der Bestimmungsstation, bei Fahrtunterbrechungen von der Station, auf welcher die Fahrt unterbrochen ist, fahrplanmässig noch vor Ablauf des letzten Tages erfolgt“. (Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung des Vereins in Betreff der Giltigkeitsdauer der Retourbillets siehe No. 59 S. 822 und No. 60 S. 840 des vorigen Jahrgangs unserer Zeitung. Die Redaction.)

*) Wir bemerken bei dieser Gelegenheit, dass die Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung des Vereins D. E.-V. betreff. die Gültigkeitsdauer für Retour- Rundreise etc. Billets zu No. XIII. der Tages-O. (siehe No. 61 S. 840 v. J.) durch Widerspruch der unter Staatsverwaltung stehenden Kgl. Preuss. Staatsbahnen, Elsass-Lothringer E. etc. mit zusammen 82 Stimmen abgelehnt worden sind; durch gleichen Widerspruch sind die Beschlüsse zu No. VII. und XI. der T.-O. nachträglich abgelehnt worden. Die Redact.

Die neuesten Bestimmungen „für den Verkehr auf der Berliner Stadtbahn“, (Amtsblatt des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin vom 6. d. M.) in denen es unter Anderem heisst: „Das Tabakrauchen in den Wagen zweiter Classe ist auf den Vorort-Zügen nur soweit gestattet, als besondere Rauchcoupés vorhanden sind. Besondere Damen- und Nichtraucherçoupés führen die Züge der Stadtbahn überhaupt nicht. Schüler-Abonnements gelangen in sämmtlichen Verkehren mit der Stadtbahn zur Ausgabe. Abfertigung von Reisegepäck ist im Stadtbahn- und Stadtringbahnverkehr, sowie in den Vorortverkehren ausgeschlossen. Für das in das Schutzcoupé oder den Packwagen eingestellte Gepäck übernimmt die Eisenbahn keinerlei Haftpflicht. Der Reisende hat für die Entnahme des Gepäcks aus der Aufbewahrung selbst zu sorgen. Wird ein Passagier mit einem Billet dritter Classe in einem Wagen zweiter Classe betroffen, so hat derselbe eine Strafe von 6 ℳ verwirkt.“

In Berücksichtigung der in kurzer Zeit stattfindenden Inbetriebnahme der **Berliner Stadtbahn** für den Externverkehr sollen, nach einer desfallsigen amtlichen Mittheilung, für einige in Berlin einmündende Bahnen mehrfache Aenderungen in den über die Stadtbahn zu leitenden Zügen eintreten. Wir erwähnen die folgenden: Zwischen Berlin und Stettin sollen zwei neue Schnellzüge eingelegt werden (ab Berlin 11 Uhr Abend, in Stettin 1 Uhr 24 Min. Nachts; ab Stettin 5 Uhr 15 Min. früh, in Berlin 7 Uhr 43 Min. früh). Die Züge 1 u. 2 Strecke Berlin-Stralsund sollen als Schnellzüge gefahren werden, der Zug 3 aber von Neubrandenburg bis Stralsund weitergeführt werden. Zwischen Stralsund und Neubrandenburg wird ein neuer Personenzug eingelegt, der auf letzterer Station 9 Uhr 50 Min. Abends eintrifft. Bei entsprechend früherem Anhringen des Sächsischen Courierzuges No. 32 in Görlitz, soll ein Anschluss an den Expresszug No. 4 in Kohlfurt hergestellt werden. Die Züge zwischen Berlin und Frankfurt a. d. O. werden in Berlin zum Theil um einige Minuten später abgelassen, bezw. treffen daselbst etwas früher ein.

Eine internationale Tarifconferenz soll am 17. u. 18. Januar in Frankfurt a/M., stattfinden. Die Conferenz wird zwischen Vertretern Deutscher, Oesterreichischer, Schweizerischer und Italienischer Eisenbahnverwaltungen abgehalten werden, welche sich mit Regelung der Güter-Instradirungsfrage zwischen Deutschland und Italien über die alte Route via Kufstein-Brenner und die neu eröffnete Gotthard-Route befassen und weitere Vereinbarungen über die Gestaltung der über beide Routen einzuführenden Tarifsätze wird. Vom 18. bis 20. Januar finden ferner Conferenzen in Wien für den Deutsch-Oesterreichischen und Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, sowie für den Verbands-Verkehr zwischen den Deutschen Nord- und Ostseehäfen und Oesterreich-Ungarn statt. Die Elisabethbahn hat nach ihrer Verstaatlichung, da die unter den Verwaltungen der an dem Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einer- und den Rheinlanden, Westfalen, Belgien und Holland anderseits betheiligten Bahnen s. Z.

zu München bezw. Dresden und Wien getroffenen Vereinbarungen den eintretenden Verhältnissen nicht mehr entsprechen, sich veranlasst gesehen, die bezüglichen Vereinbarungen dergestalt zu kündigen, dass dieselben am 30. Juni 1880 ihre Gültigkeit verlieren.

Der neue Ausnahmetarif für den Holztransport, welcher im Bereiche der Bromberger Direction in Kraft getreten ist, enthält wesentliche Ermässigungen, welche sich den aus der Mitte der wirthschaftlichen Körperschaften hervorgegangenen Anträgen anschliessen. Nach dem neuen Tarif ergiebt sich für 10 000 kg Holz in der Relation nach Berlin von Danzig eine Ermässigung von 23 *M.*, von Königsberg eine solche von 29 *M.*, von Eydtkuhnen eine solche von 37 *M.* und von Memel eine solche von 41 *M.* Diese neuen Frachtsätze, welche schon bei einer Entfernung von 100 km beginnen und bis auf die Sätze des Specialtarifs III herabfallen, werden nach und nach auch in die directen Tarife eingestellt werden.

Der Verwaltungsrath der Oberschles. Eisenb.-Gesellschaft hat die von der Direction vorgeschlagene Ermässigung der Kohlenausnahmetarife einstimmig genehmigt. Die Einführung der neuen Tarife soll nicht vor dem 1. Juli cr. erfolgen. Für die betreffende Sitzung des Verwaltungsraths hatte die Direction resp. die Tarifcommission des Verwaltungsraths als Grundlage für die Berathung eine ausführliche Denkschrift ausgearbeitet, in welcher die in Betracht kommenden Verhältnisse eingehend dargelegt und die Motive erörtert werden, welche für die von der Königlichen Direction sowie von der Tarifcommission vorgeschlagene Reduction der Kohlentarife für den Localverkehr sprechen. Ueber die Denkschrift wurde in der Sitzung ziemlich eingehend discutirt; demnächst aber kam der Beschluss, die erwähnten Tarife vom 1. Juli a. cr. ab zu ermässigen, wie schon eingangs erwähnt, einstimmig zu Stande. Die Königliche Direction hatte den 1. Mai als Einführungstermin für die neuen Tarife vorgeschlagen, während einzelne Mitglieder des Verwaltungsraths den 1. Jan. 1883 als Termin fixirt sehen wollten. Schliesslich einigte man sich indess, wie erwähnt, dahin, vom 1. Juli ab die ermässigten Tarife in Geltung zu setzen. Im Laufe der Discussion wurde vom Vertreter der Königlichen Direction hervorgehoben, dass man hoffen dürfe, die Neueinrichtung eines Oderumschlages nach dem Muster des Elbeumschlages der Oesterreichischen Nordwestbahn werde für den Ausfall, der an die ermässigten Kohlentarife sich anschliessen dürfte, wenn nicht sofort, so doch im Verlaufe der Zeit vollständig Ersatz bieten. Die neuen Tarife selbst werden im Laufe des nächsten Monats im Speciellen ausgearbeitet und demnächst veröffentlicht werden; im Allgemeinen halten die neuen Tarife etwa die Mitte zwischen den jetzigen Sätzen und denen des Specialtarifs III der Oberschlesischen Eisenbahn. — Der „Reichsanzeiger" enthält die Concessionsurkunden, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Orzesche nach Sohrau und von Dürrgoy über Klettendorf, Koberwitz nach Zobten mit Abzweigung nach Ströbel als Theil der Breslau-Mittelwalder Bahn. Beide Bahnen werden als Secundärbahnen von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gebaut und müssen in 2 Jahren betriebsfähig fertig gestellt werden.

Die Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft hielt in voriger Woche eine Sitzung des Aufsichtsraths ab, an welcher sich auch die Königliche Direction betheiligt hat. Zunächst constituirte sich der Aufsichtsrath von Neuem, und wählte den bisherigen Vorsitzenden Herrn Dr. Loewenfeld und den stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Regierungsrath Dulon, einstimmig zu Vorsitzenden wieder. Es wurde alsdann in eine vacante Stelle der Wirkliche Geh. Kriegsrath a. D. Hr. Sulzer als Mitglied des Aufsichtsraths cooptirt. Der Regierungsrath Windmüller referirte sodann Namens einer vor langer Zeit erwählten Commission über die Frage, ob und in wie weit die Gesellschaft eine Entschädigung für entgangenen Gewinn aus Anlass des Umstandes geltend machen könne, dass das Abkommen, wonach der Bahnhof der Gesellschaft in Berlin der Berlin-Wetzlarer Bahn zur Mitbenutzung eingeräumt war, thatsächlich früher hinfällig gemacht wurde, als beabsichtigt war. Nach einer sehr ausgedehnten Debatte wurde die Angelegenheit behufs weiterer Erörterung mit Commissarien der Königlichen Direction in die Commission zurückverwiesen. Regierungsrath Dulon referirte sodann über den vorliegenden Etat pro 1882/83. Der Etat weist gegen die früheren Etats einen Fortschritt insofern auf, als der Zuschuss des Staates auf eine viel mässigere Summe als früher in Aussicht genommen ist. Immerhin ist aber noch ein Minus vorgesehen, so dass sich die Schuld an den Staat, die an und für sich schon durch die Zinsen beständig wächst, noch erhöhen wird. Auf die neue Gestaltung der Verhältnisse, welche dadurch entstehen muss, dass der Personenverkehr vom 15. Mai ab von der Stadtbahn, beziehentlich von dem Potsdamer Bahnhof aus und nach diesen Bahnen hin erfolgen wird, und dass inzwischen wahrscheinlich auch die Anhaltische Bahn verstaatlicht werden wird, auf diese Verhältnisse ist in dem Etat eine Rücksicht noch nicht genommen worden. Es wurde dies auch seitens des Aufsichtsraths als correct erachtet und der Etat in allen Theilen genehmigt. Bis zu dem Zeitpunkt, wo eine allseitige Verständigung über die grossen, von den bevorstehenden Aenderungen hervorgerufenen, Interessenfragen der Actionäre erzielt worden sein wird, beanstandet der Aufsichtsrath durch Majoritätsbeschluss jedoch die Zinsenposition, insoweit sie das für die entsprechenden baulichen Anlagen aufzuwendende Capital betrifft. Trotz der Zähigkeit, mit welcher die Erörterungen bis zur Ermüdung aller Betheiligten fortgesetzt wurden, war irgend eine klare Perspective auf eine günstige oder ungünstige Gestaltung der Verhältnisse des Bahnunternehmens nicht zu gewinnen. Auch die Königliche Direction hat augenblicklich noch mit zu vielen unsicheren Factoren zu rechnen, als dass sie schon jetzt ein klares Bild der Zukunft entwerfen könnte.

Vierprocentige Nordhausen-Erfurter Prioritätsobligationen werden gegenwärtig von der Nationalbank für Deutschland und dem Bankhause Jacob Landau im Betrage von 3 Millionen Mark zum Course von 99,60 plus Stückzinsen zur Subscription aufgelegt. Diese Obligationen bilden zusammen mit den auf Grund des Allerhöchsten Privilegs vom 12. November 1879 emittirten 2 Millionen Mark 4½ *M.* procentiger Prioritätsobligationen die gesammte Schuld, welche auf dem Unternehmen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft ruht. Letzteres ist bekanntlich durch die Erwerbung der 53 km langen Linie der Saal-Unstrutbahn vergrössert worden, und dient die jetzt zur Emission gebrachte Prioritätsschuld zur Deckung der Erwerbskosten. Die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft hat seit mehreren Jahren continuirlich nächst der Verzinsung ihrer Priorität Dividenden auf ihre 4 500 000 *M.* ausmachenden Stammprioritäten, zuletzt sogar 5 pCt. gezahlt, ist, wie bekannt, sehr sparsam und tüchtig verwaltet und befindet sich in einer ruhigen stetigen Entwickelung. Die Subscription findet in Berlin bei den vorgedachten Bankhäusern, in Leipzig bei den Herren Becker & Co. statt. Jeder Subscriptionsstelle bleibt die Repartition vorbehalten.

Ueber die Rügensche Secundärbahn wird aus Stralsund geschrieben: Die bereits seit einiger Zeit im Bau befindliche Rügensche Secundärbahn wird im Anschluss an die Hafenbahn per Traject nach Rügen (Grahlerfähre) mit Stralsund in Verbindung gesetzt. Von Grahlerfähre geht sie über Güstrowerhöfen, Scharpitz, Casselwitz, Rambin, Rothenkirchen, Natzelvitz, Samtens, Zirkow, Teschenhagen, Gross- und Klein-Kubbelkow nach Bergen. Wegen des Trajects muss bei Stralsund eine Anschüttung, bei Rügen eine Ausbaggerung stattfinden. Die Steigungen sind auf der Bahn nicht so erheblich, als man vielleicht wegen des coupirten Terrains annehmen mag. Die grösste Steigung ist bei Rothenkirchen 1 : 80 auf 720 m, wo eine Aufschüttung und eine Abtragung stattfindet; auch bei der Haltestelle Samtens findet eine nicht unerhebliche Aufschüttung statt; zwischen Zirkow und Stönkvitz fällt und resp. steigt die Bahn von 1 : 100. Aehnliche Steigungen finden bis Bergen noch ein paar Mal statt. Nach dieser Endstation gelangt aber die Bahn auf einer Horizontale von 900 m bei der Chaussee; sie vermeidet also die letzte grosse Steigung bis in die Stadt auf 300 m Länge. Die Eröffnung soll voraussichtlich im Herbst 1882 stattfinden.

Postpacketbeförderung in Amerika.

Seitdem in Amerika die Beförderung von Packeten durch die Post eingeführt ist, hat sich das Verhältniss der Postausgaben zu den Einnahmen sehr ungünstig gestaltet und wird voraussichtlich in der Folge ein derartiges werden, dass es fraglich erscheint, ob diese Einrichtung auf die Dauer bestehen bleiben kann, ohne der Staatskasse der Union unverhältnissmässig grosse Lasten aufzuerlegen.

Dies kommt zum grossen Theile daher, dass der Eisenbahntransport der Postsachen nicht, wie in Deutschland, unentgeltlich resp. zu aussergewöhnlich niedriger Vergütigung geschieht, sondern vielmehr ein sehr kostspieliger ist, besonders durch den Packettransport. In dieser Beziehung ist der letzte Jahresbericht des Amerikanischen Generalpostmeisters von Interesse; derselbe sagt hierüber nach einem Artikel in der „Newyorker Handelszeitung":

Die angestrebte Selbsterhaltung des Postdepartements werde durch die stetig wachsenden Kosten des Eisenbahn-Postdienstes erschwert; diese Kosten haben sich während des verflossenen Fiscaljahres um 487 446 D. erhöht und hat sich in diesem Dienstzweig ein zu deckendes Deficit von 478 155 D. ergeben. Für das laufende Fiscaljahr wird eine vermehrte Bewilligung für diesen Zweig des Departements von 1 097 319 D. und für das am 30. Juni 1883 beendigte Fiscaljahr eine Gesammtbewilligung für den Eisenbahnpostdienst von 10 655 000 D. verlangt. Diese enorme Zunahme in den Kosten des Eisenbahnpostdienstes wird auf die in neuerer Zeit stattgehabte, bisher beispiellos dastehende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in den Ver. Staaten zurückgeführt. Bis zum 30. Juni 1881 waren neue Eisenbahnpostrouten in einer Länge von 5 221,81 Meilen und in der Zeit vom 1. Juli bis 18. October c. solche in einer Länge von 3 352 Meilen etablirt worden. Mit Einrechnung der Ausgaben für Eisenbahnpostwaggons und für specielle Facilitäten für den Schnellverkehr stellten sich die wirklichen Ausgaben für den Eisenbahnpostdienst während des Fiscaljahres 1880/81 auf 11 411 120,90 D. ($28^7/_8$ pCt. der Gesammtausgaben), während die Kosten dieses Dienstzweiges für das lau-

fende Fiscaljahr auf 12 006 601 und für das Fiscaljahr 1882/83 auf 13 181 601 D. veranschlagt werden. Neben der colossalen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes ist die Hauptursache dieser grossen Ausgaben in der Packetbeförderung (Poststücke dritter und vierter Classe) zu suchen, welche sich zu den bestehenden Sätzen durchaus nicht bezahlt machen und den eigentlichen Postdienst, d. h. die Beförderung von Briefen und Drucksachen erheblich erschwert, so dass es, nach Ansicht des Postmeisters, fraglich ist, ob die Einführung dieses Systems, nach welchem die Ver. Staaten-Post gewissermassen zu einer allgemeinen Transportgesellschaft (common carrier) für Waarensendungen gemacht wird, als eine weise Massregel anzusehen sei.

Die stetige Zunahme in der Zahl und dem Umfange dieser Waarensendungen mache die Beschaffung von neuen Eisenbahnpostwaggons nöthig, während verschiedene Eisenbahngesellschaften und zwar jedenfalls mit Recht geltend machen, dass sie kein Aequivalent für die dem Postdepartement geleisteten Dienste bezögen. Alles in Betracht gezogen, werde künftig nichts Anderes übrig bleiben, als die Eisenbahngesellschaften besser zu compensiren oder die Sätze für Postsachen dritter und vierter Classe zu erhöhen, oder auch nur Postsachen erster und zweiter Classe mit Schnellpostzügen zu befördern, oder endlich die Beförderung von Postsachen vierter Classe gänzlich einzustellen. Wenn es auch nicht zu bezweifeln sei, dass einige Eisenbahngesellschaften für die dem Postdepartement geleisteten Dienste nicht genügend compensirt würden, so stehe es doch auf der anderen Seite fest, dass die meisten Eisenbahngesellschaften mehr dafür erhalten, als sie verdienen, und erscheine nach dieser Richtung hin eine Reduction der Ausgaben unter allen Umständen geboten. Durch die am 1. Mai 1881 eingetretene Reorganisation des Eisenbahnpostdienstes ist dessen Wirksamkeit bedeutend erhöht worden. In Uebereinstimmung mit dieser Reorganisation wird empfohlen, dass an Gehältern für die beim Eisenbahnpostdienst Angestellten eine Pauschsumme von 3 480 000 D. ausgeworfen und die Angestellten selbst in fünf Classen nach Massgabe ihrer Fähigkeiten und Leistungen eingetheilt werden sollen, von denen die erste Classe ein jährliches Gehalt bis zu 800 D., die zweite bis zu 900 D., die dritte bis zu 1 000 D., die vierte bis zu 1 200 D. und die fünfte bis zu 1 400 D. erhalten soll. Ferner wird vorgeschlagen, dass für diejenigen Angestellten im Eisenbahnpostdienst, welche bei Eisenbahnunfällen verwundet werden, Vorsorge getroffen werde, indem man das Gehalt bis zu ihrer Wiederherstellung ihnen, resp. bei tödtlichem Ausgange der Verwundeten den Angehörigen auszahle, jedoch in beiden Fällen nicht länger als ein Jahr.

Frachtrecht der Eisenbahnen.

v. O. **Haftung der letzten Bahn (wenn mehrere ein Frachtgut befördern) für Verluste. Frevelmüthiger Leichtsinn ist bösliche Handlungsweise.** — 1. Nach Art. 401 des Handels-G.-Bs. haftet beim Transport eines Frachtguts durch mehrere Eisenbahnen (Frachtführer) die letzte derselben auch für Verluste, welche von einer der früheren Bahnen verschuldet sind; 2. der böslichen Handlungsweise des Frachtführers (Eisenbahn) steht frevelmüthiger Leichtsinn gleich. Aus den Entscheidungsgründen: „In Erwägung zum ersten Kassationsmittel: dass nach Artikel 401 H.-G.-Bs. beim Transporte eines Frachtguts durch mehrere aufeinander folgende, das Gut mittelst des ursprünglichen Frachtbriefes übernehmende Frachtführer (Eisenbahnen) der letzte derselben auch bezüglich des von den früheren ausgeführten Transportes für alle ihre desfallsigen Verpflichtungen einzustehen hat; dass hiernach zur Begründung der gegen die Beklagte als die das Gut zuletzt übernommen habende Bahn gerichteten Klage es der Feststellung derjenigen Station resp. Zwischenbahn, deren Dienstpersonal durch bösliche Handlungsweise den Verlust des Gutes verschuldet, nicht bedurfte, es vielmehr an der in dem angegriffenen Urtheil nicht fehlenden Feststellung genügte, dass der auf diese Weise verschuldete Verlust auf der Reise von der Aufgabe- bis zur Endstation erfolgt sei; dass mithin der von der Kassationsklägerin gerügte Mangel der ersteren Feststellung keinen Mangel in der erforderlichen Begründung der Entscheidung darstellt, das Kassationsmittel somit hinfällig erscheint. — In Erwägung zum zweiten Kassationsmittel: dass das angefochtene Urtheil den Erfolg der Klage ausdrücklich von dem Beweise einer böslichen Handlungsweise der Bahnverwaltung abhängig erklärt und diese Beweislast, ohne rechtlich zu irren, näher dahin präcisirt hat, dass der Beweis der Thäterschaft, resp. der böslichen Handlungsweise bestimmter Bahnbeamten nicht erforderlich sei, vielmehr der Nachweis specieller Thatsachen hinreiche, welche zum Schlusse berechtigten, dass der Eintritt eines Verlustes einer böslichen Handlungsweise von Bahnbeamten beizumessen sei; dass demnächst im Einzelnen als erwiesen erachtet wird, dass die in Frage stehende, sorgfältig vernagelte und mit Eisenbändern versehene, in einem gehörig verschlossenen Waggon zwischen anderen Gepäckstücken verladene Kiste am hellen Tage, auf einem durch Beamte und Arbeiter belebten Bahnhofe, mittelst Instrumenten und unter Geräusch, von mehreren Personen, welche durch Einsicht der Frachtpapiere sich die erforderliche Einsicht verschafft, erbrochen und beraubt, dann wieder zugenagelt, der Waggon aber gleichfalls wieder verschlossen worden sei; dass, wenn nun der Instanzrichter in diesen einzelnen Thatsachen im Zusammenhange den Beweis dafür, dass der fragliche Diebstahl, wenn nicht von Bahnbeamten, resp. unter ihrer Hülfleistung oder mit ihrem Wissen verübt, doch jedenfalls nur durch grobe strafbare Nachlässigkeit derselben ermöglicht worden, gefunden, und demnach die Klage für gerechtfertigt erklärt hat, der in dieser Weise ausgedrückte Untersatz — nach dem Zusammenhange der ganzen Argumentation — eben nur den im Obersatze geforderten Beweis der böslichen Handlungsweise als geführt zu erklären bezwecken kann; dass hierbei aber auch der Angriff: es habe der erkennende Richter den gesetzlichen Begriff der böslichen Handlungsweise schon durch den der groben Nachlässigkeit schlechthin als gedeckt erachtet, nicht berechtigt erscheint, vielmehr angenommen werden muss, derselbe habe in Uebereinstimmung mit der Rechtsprechung des höchsten Gerichtshofes nur einen eigentlichen „Frevelmuth“ als unter jenen Begriff fallend betrachtet, was sich nicht blos durch die Bezugnahme der Feststellung auf Thatsachen, die in der That nur durch ein als frevelhaft zu bezeichnenden Leichtsinn erklärlich werden, sondern auch daraus ergiebt, dass die fragliche grobe Nachlässigkeit gleichzeitig als strafbar erklärt ist, eine freilich ungeeignete Bezeichnung, welche jedoch nur von einer mit dem Bewusstsein, dass man durch sein Verhalten eine strafbare Handlung ermögliche, verbundenen Handlungsweise sich verstehen lässt.“ (Erk. d. II. Civilsen. des Reichsger. v. 28. Oct. 1881 in Sachen d. Bergisch-Märk. Eisenb., Bekl. u. Kassationskl. wider d. Firma verw. Sch. zu Aachen, Kl. u. Kassationsbekl.; Braun u. Blum, Annal. Bd. IV. S. 489 f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. Januar 1882 tritt der XI. Nachtrag zum Specialtarif vom 20. Februar 1877 für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg im Bergisch - Märkisch - Belgischen Verkehr via Bleyberg in Kraft. Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme neuer Stationen der Belgischen Staatsbahnen, ermässigte Frachtsätze für mehrere Stationen der letzteren, sowie eine Druckfehlerberichtigung. Elberfeld, den 31. December 1881. Königliche Eisenbahndirection. (91)

Berlin - Anhalt - Berlin - Hamburger Verbandsgüterverkehr. Die im Verkehr zwischen den Stationen Halle und Spandau des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg vom 1. Januar cr. ab giltigen Frachtsätze finden von dem gleichen Tage ab auch im Verkehre zwischen Halle B. A. und Spandau B. H. mit der Massgabe Anwendung, dass die dadurch herbeigeführten Erhöhungen erst mit dem 20. Februar cr. Wirksamkeit erlangen. Berlin, den 4. Januar 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (94)

Mit dem 1. Januar cr. sind für die **Beförderung von Heu** zwischen unseren Stationen Biebrich, Castel, Höchst a/M., Sachsenhausen und Wiesbaden und den Bayerischen Stationen Aibling, Brannenburg, Dorfen, Ingolstadt und Wilzhofen ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, welche bei unseren genannten Stationen, sowie unserem Tarifbureau zu erfahren sind. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 4. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (95)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verband. Von jetzt ab werden anstatt 40 Stück, 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung zugelassen. Breslau, den 31. December 1881 Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (96)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. d. Mts. ist zu dem Ausnahmetarife für Steinkohlen- und Coakssendungen von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Oesterr. Südbahn etc. vom 1/4. 77 ein Nachtrag V in Kraft getreten. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen Agram, Oedenburg, Schützen und Szt. Ivan und erhöhte Sätze für Stationen Bükk, Mattersdorf, Steinamanger und Zinkendorf.

Die erhöhten Frachtsätze treten erst mit dem 20. Februar d. J. in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind auf den Verbandstationen und in unserem Verkehrsbureau zu haben. Breslau, den 4. Januar 1882. Königliche Direction. (97)

Oberhessische Eisenbahnen. Vom 10. d. M. ab gelangen zwischen Lich und Hungen

einerseits und Frankfurt a. M. M. W. B. via Giessen andererseits directe Schnellzugbillete I. u. II. Klasse zur Ausgabe. Giessen, den 4. Januar 1882. Grossherzogliche Direction. (98)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Errichtung der Station Steinfeld für die Auf- und Abgabe von lebendem Vieh als Frachtgut. Vom Eröffnungstage an können in der, nächst Wiener-Neustadt gelegenen Station Steinfeld, Transporte von lebendem Vieh als Frachtgut, u. zw. Ochsen, Stiere, Kühe, Maulthiere, Kälber, Esel, Schweine, Schöpse, Lämmer, Ziegen und Schafe zur Auf- und Abgabe gelangen, und werden hiebei nebst den ab, bezw. bis Wiener-Neustadt entfallenden Frachtgebühren, folgende Gebühren eingehoben werden:

1. für die von der, resp. auf die Südbahn oder Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn in Wiener-Neustadt übergehenden Transporte:

a) Einzelnsendungen (in Kreuzer Oest. Whrg. Noten, wobei jedoch in minimo 20 Kr. Oest. Whrg. Noten per Sendung berechnet werden):
 Ochsen, Stiere, Kühe, Maulthiere per Stück 20.—
 Kälber und Esel . . per Stück 6.—
 Schöpse, Lämmer, Ziegen und Schafe . . . . „ „ 3.—
 Borstenvieh u. zw.
 Spanferkel . . . . „ „ 1.—
 Frischlinge . . . . „ „ 1.5
 magere Schweine . . „ „ 3.—
 gemästete Schweine. „ „ 10.—

b) Bei Ausnützung eines Wagens oder einer Etage, bezw. bei Bezahlung der Fracht per Wagen oder per Etage:
 für einen gewöhnlichen vierrädrigen Kastenwagen oder für eine Etage eines vierrädr. Etagewagens fl. 0.50 N,
 für einen achträdrigen Kastenwagen oder für eine Etage eines achträdrigen Etagewagens fl. 1.— Noten.
 für einen vierrädrigen Etagewagen, wenn beide Etagen beladen sind fl. 1.— Noten.
 für einen achträdrigen Etagewagen, wenn beide Etagen beladen sind fl. 2.— Noten.

2. für die in Wiener-Neustadt unmittelbar von anderen Bahnen oder auf andere Bahnen übergehenden Transporte (an welchen die Südbahn nur mit der Strecke Wiener-Neustadt-Steinfeld betheiligt ist), werden für die Strecke Wiener-Neustadt-Steinfeld die nach dem internen Tarife der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft für 8 Kilometer entfallenden Gebühren berechnet. Wien, im December 1881. Die General-Direction. (99)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 20. Februar cr. tritt zum Specialtarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn etc. vom 1. Juli 1877 ein Nachtrag III in Kraft, welcher unbedeutende Erhöhungen einiger Frachtsätze enthält.

Druckexemplare sind von unserem Formularmagazin zu beziehen. Breslau, den 4. Januar 1882. Directorium. (100)

Oberschlesische Eisenbahn. Die im Ausnahmetarife für Steinkohlentransporte von Oberschlesien nach Ost- und Westpreussen vom 15. März 1880 und den Nachträgen hierzu enthaltenen Frachtsätze für Marienburg K. O. kommen auch für Sendungen nach Marienburg der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zur Erhebung. Breslau, den 2. Januar 1882. Königliche Direction. (101)

Preussisch - Oberschlesischer Verband. Mit dem 1. Februar 1882 werden die Stationen Dt. Krone, Heydekrug, Lichtenberg, Pogegen, Prökuls, Schrotz, Stonischken, Wittenberg i/W. und die bisherigen Haltestellen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, ferner die Stationen Laband und Sosnowice und die bisher noch nicht in den Verband einbezogenen Haltestellen der Oberschlesischen Bahn, sowie die Stationen Bomst, Eichenhorst, Graetz, Heinersdorf, Stentsch, Sternberg und Wutschdorf der Märkisch-Posener Bahn und Sosnowice der Rechte-Oderufer Bahn als Verbandstationen aufgenommen. Zwischen Rengersdorf einerseits und Küstrin K. O. und B. F. E. andererseits sowie Glatz O. S. E. einerseits und Driesen, Filehne, Friedeberg und Zantoch tritt der directe Verkehr ein. Die Entfernungen des Kilometerzeigers zwischen den Berliner Staatsbahnhöfen und den Berliner Ringbahnstationen einerseits und den Verbandstationen andererseits werden geändert und treten demzufolge zum Theil Ermässigungen, zum Theil Erhöhungen der bezüglichen Frachtsätze ein, die letzteren jedoch erst vom 1. März 1882 ab.

Die Verkehrsrelationen Hansdorf, Sorau und Sagan einerseits und Belgard, Carwitz, Cörlin a/P., Cöslin, Colberg, Degow, Dramburg, Falkenburg, Fritzow, Gr. Rambin, Schivelbein, Schönlanke, Schübben, Zanow und Tempelburg andererseits scheiden aus dem Verbande aus; dieselben sind in dem Staatsbahntarif vom 1. August 1881 mit ermässigten Sätzen enthalten. Für den Verkehr zwischen Stallupönen und Posen O. S. E. tritt ein directer Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 für Getreide etc. in Kraft. Der dieserhalb herausgegebene Nachtrag I enthält ferner noch die bereits früher publicirten Ausnahmefrachtsätze für Holz, Europäisches des Specialtarifs II zwischen Allenstein und Gr. Tychow einerseits und Oberschlesischen Stationen andererseits; für Salz aller Art von Inowrazlaw nach Lyk, Prostken und Grajewo für Flachs gebrecht, bezw. Hanf, von einzelnen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg nach Stationen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn und Berichtigungen zum Kilometerzeiger des Haupttarifs, sowie der Sätze der Ausnahmetarife. Exemplare des Nachtrages sind von den Billetexpeditionen zu Berlin K. O., Cüstrin, Schneidemühl, Danzig l. Th., Elbing, Königsberg i/Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie durch Vermittelung der übrigen Billetexpeditionen zum Preise von 0,60 *M.* zu beziehen. Bromberg, den 27. December 1881. Königliche Eisenbahndirection im Namen der Verbandverwaltungen. (102 J)

Die Tarifsätze des **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbandsgütertarifs** für den Verkehr zwischen den Stationen Altenbeken, Benninghausen, Brakel, Driburg, Gesecke, Hoexter, Lippstadt, Paderborn, Salzkotten, Sassendorf und Soest des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Hannover einerseits und den Stationen der Thüringischen, Weimar-Geraer, Sächs.-Thüringischen Ost-West- und Werrabahn andererseits treten vom 15. Januar 1882 ab ausser Gültigkeit.

Von diesem Tage ab wird der directe Verkehr der genannten Stationen nur noch durch den Nordostsee-Hannover-Thüringischen Verbandstarif vom 1. December 1881 vermittelt. Elberfeld, den 4. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (103)

Am 10. Januar 1882 tritt ein **Nachtrag II zu den Ausnahmetarifen (A und B)** vom 1. August 1880 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Bergisch-Märkisch-Holländischen Verkehr via Winterswyk in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Titelblattes und der Vorbemerkungen des Haupttarifs und des Nachtrags I, sowie des Zechen- etc. Verzeichnisses, anderweite Tarifsätze für die nunmehr an die Station Vogelheim angeschlossenen Zechen Anna etc., Ergänzung beziehungsweise Abänderung der Tarifsätze für den Verkehr von den an die Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinischen) angeschlossenen Zechen etc., Berichtigung der Frachtsätze etc. Elberfeld, den 4. Januar 1882. Königl. Eisenbahndirection. (104)

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem vom 1. März 1878 ab gültigen provisorischen Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen andererseits ist am 1. d. M. Nachtrag VII in Kraft getreten. Derselbe kann bei unseren betreffenden Stationen und unserem Tarifbüreau dahier eingesehen, von letzterem auch zum Preise von 10 ₰ pro Stück bezogen werden. (105)

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem vom 1. December 1880 gültigen Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Württembergischen Staatsbahn einerseits und verschiedenen unserer rechtsrheinischen Stationen andererseits ist am 1. d. Mts. der 1. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe kann bei unseren betreffenden Expeditionen und unserem Tarifbüreau eingesehen, von letzterem auch zum Preise von 5 ₰ pro Stück bezogen werden. Mainz, den 4. Januar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (106)

Der directe Gepäckfrachtsatz von Eutin nach Oldenburg via Hamburg wird vom 1. Januar 1882 an von 1,43 *M.* auf 1,40 *M.* ermässigt. Lübeck, den 31. December 1881. Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. (107 H. & V.)

Für die Ueberführung von Gütern zwischen dem Main-Weser- und Main-Neckar-Bahnhofe in Frankfurt a/M. werden fortan anderweite theilweise ermässigte und in Klasse A 1 erhöhte Gebühren berechnet. In der Klasse A 1 bleiben die bisherigen Gebühren noch bis zum 15. k. M. bestehen. Hannover, den 4. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (108)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 20. d. M. kommt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Bier in Fässern von Königshofen, Schiltigheim und Strassburg nach Paris ein anderweiter theils ermässigter, theils erhöhter Tarif zur Einführung, welcher bezüglich der Deutschen Frachtantheile den seit 1. October v. J. gültigen bezüglichen Localfrachtsätzen entspricht.

Soweit der Tarif vom 1. Januar 1880 billigere Frachten ergiebt, bleibt derselbe noch bis zum 20. Februar 1882 in Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau. Strassburg, den 5. Januar 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (109)

Am 15. Januar 1882 tritt für den Artikel **rohe Baumwolle** ein Reexpeditionstarif von Amanweiler und Alt-Münsterol Grenze nach verschiedenen Elsässischen Stationen mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Gratis. Strassburg, den 4. Januar 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (110)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Für Steinkohlensendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief bezw. bei

Frachtzahlung für dieses Quantum von Gottesberg (Gustav- etc. und Carl-Georg-Vict.-Grube etc.) nach Station Wejhybka der Buschtehrader Bahn kommt vom 10. d. M. ab ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz von 54 kr. pro 100 kg zur Anwendung. Berlin, den 5. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (111)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Am 1. d. M. ist zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokes-Sendungen von der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen der Oesterr. Südbahn etc. vom 1. Mai 1879 ein Nachtrag V in Kraft getreten. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen Agram, Oedenburg, Schützen und Szt. Ivan und erhöhte Sätze für die Stationen Bükk, Mattersdorf, Steinamanger und Zinkendorf. Die erhöhten Frachtsätze treten erst mit dem 20. Februar d. J. in Kraft. Exemplare dieses Nachtrags sind auf den Verband-Stationen zu haben. Breslau, den 6. Januar 1882. VI 35. Direction. (112)

Fortan wird die Ent- und Beladung von Gütern in Wagenladungen, welche mit einer Anschlussbahn in Erfurt ankommen oder abgehen, auf dem diesseitigen Bahnhofe daselbst gegen Erhebung einer Gebühr von 4 *M.* pro Wagen zugelassen. Magdeburg, den 3. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (113)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer bezw. Stettin - Berlin - Thüringischer Verbands-Verkehr. Am 1. März cr. treten für die Beförderung von Eilgut und Stückgut im Verkehr der Stationen Friedrichroda und Waltershausen der Friedrichrodaer Bahn im gesammten Umfang des Stettin-Berlin-Thüringischen Verhands, sowie mit verschiedenen Staats- und Ringhahnhöfen in Berlin — Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband — erhöhte Frachtsätze in Kraft. Auf Anfragen ertheilt bis zum Erscheinen der bezüglichen Nachträge unser Tarifbüreau Auskunft. Erfurt, den 5. Januar 1882. Namens der Verhandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (114)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Januar f. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Thüringischen Stationen andererseits vom 15. Februar 1877 ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält die Preise von hereits eingeführten Billets für verschiedene Relationen, sowie neue Fahrpreise für den Verkehr zwischen Berlin und Hildhurghausen. Näheres durch unsere hiesige Billet-Expedition. Berlin, den 30. December 1881. Die Direction. (115)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband. Die im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verhande vom 1. d. Mts. ab gültigen Frachtsätze zwischen den Stationen Elsterberg, Plauen i. V. und Werdau der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und Stationen des Directionsbezirks Berlin andererseits, finden auch im Stettin - Berlin - Thüringischen Verbande zwischen Elsterberg, Plauen i. V. und Werdau S. Th. O. W. E. einerseits und Stationen des Directionshezirks Berlin andererseits Anwendung. Berlin, den 2. Januar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (116)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1882 ist zum diesseitigen Localgütertarif der Nachtrag XI und zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag V in Kraft getreten.

Die qu. Nachträge enthalten Abänderung von Frachtsätzen, Ahänderung der allgemeinen Tarifvorschriften und inshesondere einen anderweiten Tarif für den Güter- bezw. Viehverkehr auf der Berliner Ringbahn.

Exemplare der bezüglichen Nachträge sind durch unsere Güterexpeditionen zu beziehen. Berlin, den 1. Januar 1882. Die Direction. (117)

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ah 15. Januar 1882 tritt ein neuer Tarif, Theil II Heft 2 für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit. Derselbe enthält Frachtsätze für den directen Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, sowie Malz und Mahlproducten zwischen Stationen Ungarischer Bahnen einerseits und Stationen Oesterreichischer Eisenbahnen andererseits. Durch diesen Tarif werden die Tarife Heft II und III für den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverband vom Mai 1879 sammt allen Nachträgen hierzu ausser Kraft gesetzt. Exemplare können hei allen Verhandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der K. K. priv. Oesterreichischen Eisenhahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, hezogen werden. (118 R M)

Deutsch - Ungarischer Verband. Zum Verhandsgütertarif Theil II und III vom 1. Januar 1880 ist der Nachtrag XII, giltig vom 1. Februar cr. ab, erschienen.

Derselhe enthält:

Ermässigte Sätze für Getreide und Kleie im Verkehre mit Alföld - Fiumaner und Ungarischen Nordostbahnstationen, Aufhebung der Frachtsätze für Station Budapest-Ferenczváros, Aufnahme des Artikels Baumrindeextract in den Ausnahmetarif No. 11 und einige Druckfehlerberichtigungen. Soweit letztere eine Tariferhöhung enthalten, treten sie erst vom 15. März cr. ab in Kraft. Berlin, den 6. Januar 1882. Direction der Berlin-Hamhurger Eisenhahn als geschäftsführende Verwaltung des Verhandes. (119)

Der im Tarife für den Transport **Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund vom 1. Januar 1881 Seite 11 enthaltene Frachtsatz vom Schnittpunkte bis zu der Station Georgswalde-Ebersbach der Böhmischen Nordbahn wird vom 1. Fehruar d. J. ah auf 28,9 *M.* ermässigt. Dresden, am 6. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenhahnen als geschäftführende Verwaltung. (121)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 10. d. Mts. treten für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Koaks von den Stationen der Oherschlesischen und Rechte-Oderufer Bahn nach Grätz, Station der Märkisch-Posener Bahn, directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind um 0,10 *M.* pro 100 kg höher, wie die in den bezüglichen directen Tarifen für die Station Opaleniza der genannten Bahn enthaltenen Frachtsätze. Nähere Auskunft ertheilen die interessirten Stationen. Breslau, den 2. Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (122)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs J. unseres Localgütertarifs für Erze aus Ungarn bei Aufgahe von mindestens 10 000 kg pro Frachthrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür gelangen fortan auch für den Transport von Erzen aus Steiermark und Kärnthen bei Aufgabe des bezeichneten Quantums zur Anwendung.

Zugleich werden die Ausnahmesätze für Erze im Verkehre von Oderherg nach Sosnowice trans. auf 0,31 *M.* und von Ratihor nach Sosnowice trans. auf 0,17 *M.* pro 100 kg ermässigt. Breslau, den 6. Januar 1882. Königliche Direction. (123)

Berlin - Schleswig - Holsteinischer Eisenbahnverband. Vom 15. Januar cr. ab findet die Bestimmung sub II B A (Seite 9 des Gütertarifs für den **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverband** vom 1. April 1878) hetreffend Frachtermässigung für frische todte, nicht im Wasser transportirte Seefische in gewöhnlichen Personenzügen auch auf den Verkehr von Schleswig Anwendung.

Exemplare des bezüglichen Tarifnachtrags (XVI) können durch unsere Betriehscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 7. Januar 1882. Namens der Verhandsverwaltungen: Die Direction. (124)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 7. December v. Js. hringen wir zur Kenntniss, dass die directen Sätze für Athus, Station der Prinz-Heinrichbahn, im Verkehr mit den zwischen Colmar Berg und Berchem gelegenen Stationen der Wilhelm-Luxemhurg Bahn noch his Ende Februar d. Js. in Gültigkeit bleihen und ab 1. März cr. durch anderweite Frachtsätze im Belgisch - Südwestdeutschen Verbande ersetzt werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrshüreau. Strasshurg, den 5. Januar 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenhahnen in Elsass-Lothringen. (125)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Die durch den neuen Staatshahntarif zwischen den Directionsbezirken Berlin und Magdeburg zur Einführung gelangten Entfernungen und Tarifsätze für die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwisehen den Halle - Sorau-Guhener Stationen Delitzsch und Falkenberg einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahndirections-Bezirks Magdeburg andererseits finden vom 1. Januar 1882 ab auch im Verkehr zwischen Delitzsch und Falkenberg B. A. E. und den Stationen des Directionsbezirks Magdeburg insoweit Anwendung, als bisher im Berlin-Braunschweig - Halherstadt - Lausitzer Verband eine directe Abfertigung von Gütern, resp. von Leichen, Fahrzeugen und Vieh bestanden hat. Soweit jedoch gegenüber den hisherigen Taxen für Delitzsch und Falkenherg B. A. E. die neuen Frachtsätze Erhöhungen in sich schliessen, treten letztere erst mit dem 20. Februar 1882 in Kraft. Berlin, den 3. Januar 1882. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenhahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (126)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Die im Nachtrage VIII zum Stettin - Berlin - Thüringischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze zwischen Berlin (B. A.) einerseits und Dachrieden, Dingelstedt, Gross-Gottern, Mühlhausen, Hohenbra, Klein-Furra und Sondershausen andererseits treten am 10. d. Mts. in Kraft. Berlin, den 6. Januar 1882. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (127)

Vom 7. d. Mts. ah tritt im **Deutsch-Belgischen Verbande** ein Ausnahmetarif (No.

12) für die Beförderung von Flachs, Hanf und Hanfstroh (lin, chanvre, taille ou peigné et chanvre en paille)

1. bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg mit einem Frachtbriefe oder bei Zahlung der Fracht ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen;
2. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen

im Verkehr von den diesseitigen Stationen Braunsberg, Bromberg, Danzig, Elbing, Eydtkuhnen, Insterburg, Königsberg, Korschen, Memel, Mühlhausen und Thorn nach verschiedenen Stationen der Belgischen Staatsbahn und den bezüglichen Concurrenzstationen der Grossen Belgischen Centralbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verbandstationen sowie auch die unterzeichnete Direction. Bromberg, den 6. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (128 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin zufolge wird am 8. d. Mts. die auf der Eisenbahnstrecke Dittersbach-Glatz, 6,4 km von Königswalde und 7,2 km von Neurode belegene Haltestelle Ludwigsdorf für den Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 6. Januar 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. Stationsverwaltung.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Am 15. d. Mts. wird unsere neu errichtete, zwischen den Stationen Falkstätt und Jarotschin gelegene Haltestelle „Mieschkow" für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Sendungen nach der Haltestelle müssen frankirt sein, wogegen bei Auflieferungen Frankaturen und Nachnahmebelastungen ausgeschlossen sind. Tariftabellen sind kostenfrei durch unsere Obergüterverwaltung zu beziehen. Posen, den 5. Januar 1882. Direction. (120)

4. Stations-Benennung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mitteilung der Kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zufolge wird die Station Leiningen-Albesdorf in Zukunft einfach Leiningen benannt werden.

Berlin, den 5. Januar 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Fournier.

5. Auszahlungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Unter Zustimmung der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung und des Senates der Freien und Hansestadt Lübeck wurde Seitens der Generalversammlung der Actionäre unserer Gesellschaft am 22. December 1881 die Emission einer unter Garantie beider Hoher Regierungen aufzunehmenden vierprocentigen, mit mindestens ½ Procent jährlich, sowie der erspart werdenden Zinsen allmälig al pari zu tilgenden Prioritätsanleihe im Betrage von ℳ 2 861 000 beschlossen. Dieselbe wird in Abschnitten von 1 000, 500 und 100 ℳ ausgegeben und sollen die halbjährlich am 1. Juli und 2. Januar fällig werdenden Zinscoupons, sowie die zur Rückzahlung bestimmten Obligationen bei den Contrahenten dieser Anleihe und zwar:

der Oldenburgischen Landesbank in Oldenburg,
„ Oldenburgischen Spar- und Leih-Bank daselbst,
der Commerzbank in Lübeck,
„ Mecklenburgischen Bank in Schwerin,
dem Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/Main

zahlbar gestellt werden.

Im Interesse der Besitzer von Obligationen unserer am 1. Juli 1882 zur Tilgung gelangenden Anleihe vom 2. Januar 1871 haben wir denselben die Berechtigung gewahrt, ihre Obligationen gegen solche der gegenwärtigen Anleihe zum Nominalbetrage umzutauschen, falls dieselben von diesem Rechte vor dem 31. Januar 1882 durch Anmeldung bei einer der genannten Emissionsstellen Gebrauch machen. Eutin, den 4. Januar 1882. Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. F. von Warnstedt.

Unter Bezugnahme auf obige Bekanntmachung fordern wir die Besitzer 5 procentiger Prioritätsobligationen der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft vom 2. Januar 1871 auf, dieselben zwischen dem 9. Januar und 31. Januar 1882 bei einer der unterzeichneten Stellen, begleitet von allen noch nicht verfallenen Coupons nebst Talon in den üblichen Geschäftsstunden einzureichen und dagegen den gleichen Nennwerth in 4 pCt. Prioritätsobligationen, deren erster Coupons am 1. Juli 1882 verfällt, in Empfang zu nehmen. Die sich für das erste Halbjahr 1882 ergebende Zinsdifferenz von ½ pCt. wird sofort baar vergütet.

Sollten bei den zum Umtausch eingereichten 5 pCt. Prioritätsobligationen Coupons fehlen, so ist deren Betrag baar beizufügen.

Bis zur Fertigstellung der definitiven Stücke gelangen Verpflichtungsscheine der resp. Convertirungs-Stelle zur Ausgabe, deren Umtausch s. Zt. bei den betr. Ausstellern spesenfrei erfolgt. Oldenburgische Landesbank, Oldenburg. Oldenburgische Spar- und Leih-Bank, Oldenburg. Commerzbank, Lübeck. Mecklenburgische Bank, Schwerin. von Erlanger & Söhne, Frankfurt a/Main. (14)

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Nachdem Seitens der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre am 22. December 1881 unter Genehmigung der Grossherzoglich Oldenburgischen Regierung und des Senates der Freien und Hansestadt Lübeck die Ausloosung und Rückzahlung des ganzen Restes der bisher noch nicht zur Amortisation gelangten Obligationen der 5 pCt. Prioritätsanleihe der Gesellschaft vom 2. Januar 1871 beschlossen ist, werden die Inhaber der am 30. December 1881 in Gegenwart zweier Notare ausgeloosten zur Rückzahlung gelangenden Obligationen:

Litr. A. No. 1—9, 12—14, 16—25, 27—78, 80—88, 90—93, 95—98, 100.

Litr. B. No. 1—51, 53—59, 61—79, 81—104, 106—159, 161—164, 166—169, 171, 173—186, 188—233, 235—236, 238—249, 251—260, 262—279, 281—310, 312—314, 316—348, 350—413, 415—431, 433—453, 455—506, 508—517, 519—524, 526—562, 565—579, 581—594, 596—600.

Litr. C. No. 1—7, 9—45, 47—84, 86—94, 96—141, 143—155, 157—174, 176—245, 247—349, 351—403, 405—474, 476—523, 526—533, 535—577, 579—728, 730—738, 740—759, 761—770, 772—781, 783—794, 796—797, 799—811, 813—854, 856—863, 865—907, 909—921, 923—932, 934—941, 943—954, 956—960, 962—994, 996—997, 999—1000.

Litr. D. No. 1—81, 84—89, 91—109, 111, 113—244, 246, 248—331, 334—340, 342—473, 475—485, 487—555, 557—607, 610—638, 640—665, 668—793, 795—835, 837—894, 897—906, 908—925, 927—975, 977—1024, 1026—1104, 1106—1160, 1163—1168, 1171—1173, 1175—1280, 1282—1436, 1438—1598, 1600—1624, 1626—1667, 1669—1708, 1710—1742, 1744—1790, 1792—1798, 1800—1810, 1812—1849, 1851—1864, 1866—1905, 1907—1922, 1924, 1926—1979, 1981—1984, 1986—2027, 2029—2031, 2033—2056, 2058—2130, 2132—2182, 2184—2207, 2209—2242, 2244—2281, 2283—2295, 2297—2306, 2308—2312, 2314—2327, 2329—2344, 2346—2363, 2365—2415, 2417—2424, 2426, 2428—2449, 2451—2486, 2488—2495, 2497—2552, 2554—2568, 2570—2616, 2618—2640, 2642—2648, 2650—2689, 2691—2708, 2710—2795, 2797—2808, 2810—2814, 2816—2823, 2825—2834, 2836—2847, 2849—2854, 2856—2937, 2939—3101, 3103—3106, 3109—3163, 3165—3204, 3206—3209, 3211—3234, 3236—3256, 3258—3267, 3269—3285, 3287—3299, 3301—3321, 3323—3346, 3348—3384, 3386—3409, 3411—3424, 3426, 3428—3467, 3469—3513, 3515—3522, 3524—3539, 3541—3548, 3550—3561, 3563—3566, 3568—3608, 3610—3611, 3613—3632, 3634—3658, 3660—3698, 3700—3711, 3713—3739, 3741—3748, 3750—3751, 3753—3770, 3772—3797, 3799—3805, 3807—3811, 3813—3818, 3820—3831, 3833—3871, 3873—3915, 3917—3924, 3926—3951, 3953—4000

hiermit aufgefordert, am 1. Juli 1882 den Nominalbetrag derselben gegen Rückgabe der Originalobligationen nebst den noch nicht fällig gewordenen Coupons und Talon bei

den Herren von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M.,
der Oldenburgischen Landesbank in Oldenburg,
der Oldenburgischen Spar- und Leihbank in Oldenburg,
der Commerzbank in Lübeck,
der Mecklenburgischen Bank in Schwerin,
den Herren Platho & Wolff in Berlin

in Empfang zu nehmen.

Von den in den ersten 8 Ausloosungen (pro 1873 bis 1880 incl.) gezogenen Nummern sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

von der siebenten Ausloosung
Litr. D. No. 3210,

von der achten Ausloosung
Litr. C. No. 350,
Litr. D. No. 112, 332, 333, 341, 794, 836, 1668.

Alle durch Amortisation bis heute eingelösten Obligationen, sammt den dazu gehörigen, noch nicht fälligen Coupons nebst Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Wegen der demnächst zur Emission gelangenden 4 pCt. garantirten Prioritätsanleihe wird eine besondere Anzeige baldigst erlassen werden. Eutin, den 3. Januar 1882. Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. F. von Warnstedt. (13 H & V)

6. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Werkstattsmaterialien. Der für die Werkstätten des diesseitigen Directionsbezirkes im Jahre 1882/83 erforderliche Bedarf an den unten aufgeführten Werkstattsmaterialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstrasse Nr. 10

hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 1 Mark

Gruppe I enthaltend: Werkzeuge, Geräthe, Kurzwaaren, Nieten, Muttern, Bufferhülsen, Siederohre, Schmelztiegel, Pinsel etc.

und von 1 Mark für

Gruppe II enthaltend: Metalle (Eisen, Stahl, Kupfer, Antimon, Zinn, Zink, Blei etc.)

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Werkstattsmaterialien“ bis zum Termin am 24. Januar 1882, Vormittags 10 Uhr an das obenbezeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 5. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-direction. (16)

Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover. Submission auf Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten und der kleineren Brückenbauten der Secundärbahn Coelbe-Laasphe, eingetheilt in 11 Loose. Gesammtbetrag der zu bewegenden Bodenmassen rot. 148 000 cbm Terrain.

Mittwoch, den 18. Januar 1882, Vormittags 11 Uhr, im Bureau des Abtheilungs-Baumeisters Steinvorth zu Marburg.

Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf Ausführung von Erd- und Böschungsarbeiten“ sind dem Abtheilungs-Baumeister Steinvorth einzureichen. Bedingungen etc. für die Gesammt-Arbeit können von demselben gegen Einsendung 3 ℳ. bezogen werden. Auch sind bei demselben die betreffenden Projectstücke zur Einsicht ausgelegt.

In Betreff der Strecke Buchenau-Laasphe wird auch der Abtheilungs-Baumeister Fiek in Biedenkopf Auskunft ertheilen. Hannover, den 31. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (11 J)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten im Laufe des Jahres 1882 sich ergebenden Materialienabfälle, als: Eisenguss-, Schmiedeeisen-, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Radreifen, Abfälle von Leder, Gummi und Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m. sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf alter Werkstättenmaterialien pro 1882“ versehen, **bis zum 18. Januar 1882** an unser **maschinentechnisches Bureau** hier einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben **am darauffolgenden Tage Vormittags 11 Uhr** in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Canzleivorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 ₰ pro Exemplar von dem Genannten bezogen werden. Elberfeld, den 3. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (9)

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von

a) 30 000 Stück eichenen Bahnschwellen und
b) 5 688 laufd. Meter eichenen Weichenhölzern

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen können bei unserer Central-Materialien-Controle hier eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von je 50 ₰ Copialien-Gebühren bezogen werden.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den

23. d. Mts., Vormittags 11½ Uhr anberaumten Submissions-Termine an die genannte Dienststelle einzureichen und werden zu dieser Zeit in Gegenwart etwa erschienener Offerenten geöffnet. Erfurt, den 6. Januar 1881. Die Direction. (15)

Main-Weser- und Hessische Nordbahn. Submission auf Lieferung der pro 1882/83 erforderlichen Werkstattsbedürfnisse.

Nachweisung I.

Werkstattsreservestücke, als: Radreifen, Spiralfedern, Schraubenkuppelungen, Siederohre, Rohre zu Gas- und Wasserleitungen, sowie Kupferrohre.

Nachweisung II.

Werkstattsmaterialien, als: Schmiedeeisen und Stahl, Bleche, Kupfer und Messing, Metallgusswaaren und besondere Metalle, Werkzeuge, Geräthe und Kurzwaaren, Feilenhauerarbeiten, Farben, Lacke, Schwämme, Oele, Fett-, Gummi-, Leder-, Seiler-, Polster- und Posamentierwaaren, Manufacte, Bürstenwaaren, Brennmaterial, verschiedene Materialien, als: Graue Pappe, Löschpapier, Wollgarn, Schmirgelleinen, Talkliederung, Filz in Platten und Scheiben, Glasscheiben und Schmelztiegel, Holzwaaren, Werkhölzer etc.

Termin:

Donnerstag, den 26. Januar a. c., Vormittags 10 Uhr.

Die Bedingungen sind bei dem Büreau der gemeinschaftlichen Magazinscommission dahier (Werkstätten-Hauptgebäude Zimmer No. 17) zum Preise von 1 ℳ. für jede der Nachweisungen mittelst Postanweisung frei incl. Bestellgeld (nicht in Wechsel- oder Stempelmarken) zu beziehen.

Die Submissionsofferten mit der Aufschrift: „Submission auf Werkstattsbedürfnisse“ sind bis zu obigem Termin an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen. Cassel, am 3. Januar 1882. Der Maschinenmeister der gemeinschaftlichen Werkstätte. Dickhaut. (12 J)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat November 1881.

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. Ende Monat November	4. Betriebslänge Ende Novbr. km	5. Befördert wurden: Personen im Ganzen Anzahl	6. Befördert wurden: Güter im Ganzen t	7. Die Einnahme betrug im Monat November: aus dem Personen- u. Gepäckverkehr im Ganzen M.	8. aus dem Güterverkehr im Ganzen M.	9. zusammen für die ganze Bahn gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	9. zusammen für die ganze Bahn gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.	10. auf 1 km gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	10. auf 1 km gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.	11. bis Ende November im Ganzen gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	11. bis Ende November im Ganzen gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.	12. bis Ende November auf 1 km gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	12. bis Ende November auf 1 km gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.
	A. Hauptbahnen.*)														
	I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.														
1	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1881	1 220,92	798 800	517 000	704 900	2 135 400	2 998 300		2 456		32 942 200		28 768	
	gegen	1880	+ 86,99	+ 68 380	+ 10 453	+ 66 025	+ 5 292	— 6 382	(+ 192 700)	— 183	(— 18)	+ 593 257	(+1920300)	+ 90	(+1266)
2	**Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk**														
	a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1881	1 608,74	784 333	604 761	894 810	3 160 169	4 473 106		2 780		—		—	
	gegen	1880	—	—	—	—	—			—		—		—	
	b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1881	2 620,21	592 135	322 606	1 089 948	2 098 450	3 507 580		1 339		—		—	
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
	c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1881	1 887,97	785 714	1 234 568	1 100 000	5 000 000	5 286 794		3 330		—		—	
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
	d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1881	1 144,37	750 620	731 892	606 290	1 593 500	2 326 890		2 033		—		—	
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
	e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1881	1 467,70	743 929	625 258	988 818	3 168 521	4 473 030		3 048		—		—	
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
	f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinisch)	1881	1 244,53	756 000	884 500	875 000	2 632 000	3 633 068		2 919		—		—	
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
	g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinisch)	1881	1 728,03	767 222	1 660 517	748 292	4 418 567	5 455 445		3 157		—		—	
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
	Summa 2	1881	11 701,55	—	—	—	—	30 155 913		2 577		320 591 888		27 619	
	gegen	1880	+ 159,90	—	—	—	—	+ 486 597	(+1183190)	+ 1	(+ 67)	+2160827	(+ 8841778)	— 193	(+ 391)
3	Sächsische Staatseisenb.	1881	1 979,50	1 429 360	846 422	1 443 715	3 597 227	5 328 885		2 692		58 436 099		29 605	
	gegen	1880	+ 6,52	+ 37 441	+ 21 593	+ 50 809	+ 81 768	+ 175 245	(+ 178 265)	+ 80	(+ 81)	+ 765 020	(+ 832 841)	+ 5	(+ 40)
4	Württemb. Staatseisenb.	1881	1 533,17	793 674	256 765	655 090	1 359 435	2 238 054		1 460		25 310 545		16 556	
	gegen	1880	+ 5,13	— 22 678	+ 404	+ 10 764	— 41 440	— 15 288	(+ 137 667)	— 14	(+ 86)	+ 634 685	(+ 544 963)	+ 165	(+ 106)
5	Badische Staatseisenb.	1881	1 315,66	579 969	361 898	717 277	1 452 600	2 335 383		1 775		27 693 466		21 071	
	gegen	1880	+ 1,64	+ 2 182	— 6 634	+ 27 109	— 66 458	— 75 628	(— 120 041)	— 60	(— 94)	— 535 302	(+1647774)	— 412	(+1250)
6	Main-Neckar Eisenbahn	1881	94,50	170 550	53 270	122 000	167 000	329 500		3 487		4 352 315		46 056	
	gegen	1880	—	+ 2 000	— 2 685	+ 305	— 5 635	— 2 260	(— 56 337)	— 24	(— 596)	— 1 478	(— 416 412)	—1620	(—6164)
7	Oberhessische Eisenb.	1881	175,73	38 300	13 336	29 500	36 502	77 705		442		914 769		5 206	
	gegen	1880	—	+ 2 505	— 4 818	+ 1 610	— 11 045	— 3 056	(— 3 238)	— 18	(— 19)	— 7 989	(+ 23 610)	— 45	(+ 135)
8	Oldenburgische Staatseisenbahnen	1881	290,25	98 893	48 485	83 718	168 134	268 055		924		2 802 312		9 655	
	gegen	1880	—	— 109	— 567	+ 4 695	+ 6 410	+ 7 719	(+ 18 121)	+ 27	(+ 63)	— 87 913	(— 32 124)	— 303	(— 110)
9	Wilhelmshafen - Oldenburger Eisenb.	1881	52,37	28 575	11 666	22 154	25 170	47 812		913		556 714		10 630	
	gegen	1880	—	+ 1 819	— 4 055	+ 1 331	— 1 003	+ 230	(+ 309)	+ 4	(+ 6)	— 6 428	(— 10 033)	— 123	(— 192)
	Summa A. I.	1881	18 363,65	—	—	—	—	43 779 607		2 384		473 600 308		26 047	
	gegen	1880	+ 260,18	—	—	—	—	+ 579 941	(+1530636)	— 2	(+ 50)	+3514679	(+13352697)	— 135	(+ 413)
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.														
10	Bergisch-Märkische E.														
	a) Hauptbahn und Hessische Nordb.	1881	1 292,32	1 113 645	1 640 000	821 650	4 015 874	5 193 424		4 019		54 111 179		42 447	
	gegen	1880	+ 22,75	+ 34 657	+ 112 745	+ 40 881	+ 206 008	+ 245 989	(+ 258 247)	+ 122	(+ 132)	— 847 641	(— 345 921)	—2803	(—2390)
	b) Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1881	143,24	59 593	262 000	44 575	516 467	592 442		4 136		6 036 482		42 142	
	gegen	1880	+ 9,40	+ 917	+ 1 067	+ 1 876	+ 4 056	+ 6 032	(+ 27 014)	— 245	(— 89)	+ 2 000	(+ 179 835)	—2945	(—1617)
11	Berlin-Dresdener Eisenb.	1881	182,08	41 962	44 600	52 048	160 306	225 211		1 237		2 614 416		14 359	
	gegen	1880	—	— 1 753	— 13 912	+ 1 835	— 41 735	— 45 021	(— 21 539)	— 247	(— 118)	— 51 091	(+ 83 183)	— 280	(+ 457)
12	Halle-Sorau-Gubener E.	1881	298,13	83 256	87 471	90 465	380 220	504 202		1 691		5 364 714		17 995	
	gegen	1880	—	+ 891	+ 4 856	+ 10 368	+ 23 799	+ 13 910	(+ 1 125)	+ 46	(+ 4)	— 640 332	(—485 393)	— 2147	(— 1628)
13	Münster-Enscheder B.	1881	56,46	586	5 268	8 742	10 865	23 442		411		316 503		5 556	
	gegen	1880	—	+ 1 385	— 1 834	— 103	— 690	— 2 258	(— 4 508)	— 40	(— 80)	+ 42 349	(+ 45 786)	+ 647	(+ 668)
14	Oberschlesische Eisenb.														
	a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1881	824,46	351 560	879 808	337 189	2 893 424	3 634 047		4 408		36 288 544		44 015	
	gegen	1880	—	+ 3 172	+ 58 115	+ 2 941	— 15 736	— 88 865	(+ 186 680)	— 108	(+ 227)	+ 1464706	(+2980589)	+1485	(+3336)
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1881	211,08	68 990	188 149	97 132	543 735	710 897		3 368		7 390 917		35 015	
	gegen	1880	—	+ 3 641	+ 39 372	+ 505	— 12 144	— 43 846	(+ 26 062)	— 208	(+ 124)	— 20 179	(+ 664 336)	— 95	(+3 148)

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische	1881	375,77	148 640	178 092	122 582	474 699	693 016	1 844	7 072 068	18 820
Zweigbahn gegen	1880	—	+ 3 405	— 7 554	+ 58	+ 25 901	— 38 606 (+ 57 298)	— 103 (+ 152)	+ 419 161 (+559 777)	+1 115 (+1 489)
) Stargard-Posener E. .	1881	172,31	35 710	47 160	47 129	158 677	259 692	1 507	2 866 658	16 637
gegen	1880	—	— 44	— 7 004	+ 809	— 41 113	— 56 644 (+ 14 401)	— 329 (+ 83)	— 182 301 (+ 35 909)	—1 058 (+ 209)
hein-Nahe Eisenbahn .	1881	120,60	90 200	52 600	65 000	175 000	261 560	2 169	2 923 278	24 239
gegen	1880	—	+ 570	+ 690	+ 613	+ 19 356	+ 19 969 (+ 21 505)	+ 166 (+ 178)	— 3 819 (+ 67 776)	— 32 (+ 562)
ittau-Reichenberger E.	1881	26,40	20 357	18 349	12 304	32 645	45 463	1 722	570 436	21 607
gegen	1880	—	+ 1 032	— 99	+ 796	— 936	— 3 746 (— 3 748)	— 142 (— 142)	— 20 578 (— 12 285)	— 780 (— 466)
Summa A. II.	1881	3 702,85	—	—	—	—	12 143 396	3 279	125 555 195	34 069
gegen	1880	+ 32,15	—	—	—	—	+ 6 914 (+562 537)	— 27 (+ 124)	+ 156 489 (+3765556)	— 667 (+ 376)
II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
ltona-Kieler Eisenbahn	1881	288,35	178 042	80 143	176 804	372 927	583 199	2 023	6 451 555	22 374
gegen	1880	—	+ 3 874	+ 12 845	+ 6 479	+ 50 664	+ 56 653 (+ 86 932)	+ 197 (+ 302)	+ 296 370 (+565 728)	+1 028 (+1 962)
erlin-Anhaltische E. .	1881	428,73	203 028	216 130	318 250	803 100	1 230 350	2 870	13 854 020	32 314
gegen	1880	—	+ 4 846	+ 6 518	+ 12 606	+ 17 461	+ 89 067 (+ 66 350)	+ 208 (+ 155)	+ 264 827 (+550 780)	+ 618 (+1 285)
erlin-Görlitzer Eisenb.	1881	329,22	95 258	121 334	92 373	390 053	512 591	1 547	5 692 190	17 178
gegen	1880	—	+ 1 043	+ 3 581	— 846	— 51 859	— 47 834 (— 18 487)	— 145 (— 56)	+ 18 156 (+188 874)	+ 56 (+ 574)
erlin-Hamburger E. .	1881	441,66	145 378	90 526	280 077	912 918	1 311 051	2 968	15 223 117	34 468
gegen	1880	—	— 4 800	— 22 113	+ 20 691	— 143 421	—151 464 (—258 059)	— 343 (— 585)	— 903 319 (+267 873)	—2 045 (+ 607)
resl.-Schwdn.-Freib. E.	1881	601,25	182 527	269 010	203 915	965 464	1 269 796	2 112	12 008 559	19 973
gegen	1880	—	+ 597	+ 1 009	— 648	+ 8 800	+ 1 848 (+ 15 919)	+ 3 (+ 27)	— 137 107 (—100 618)	— 242 (— 181)
ottb.-Grossenhainer E	1881	154,74	33 285	48 074	27 388	149 285	188 219	1 216	1 876 799	12 129
gegen	1880	—	+ 1 290	+ 5 298	+ 3 640	+ 22 534	+ 24 587 (+ 17 552)	+ 159 (+ 113)	+ 33 249 (+ 67 277)	+ 215 (+ 435)
ortm.-Gronau Ensch.E.	1881	99,26	25 493	61 261	13 523	74 976	102 767	1 033	981 008	9 861
gegen	1880	+ 3,77	— 758	+ 16 749	— 447	+ 12 679	+ 10 477 (+ 18 258)	+ 68 (+ 148)	+ 31 870 (+142 581)	— 61 (+1 081)
olsteinische Marschb. .	1881	96,50	34 809	20 624	30 517	40 879	76 453	792	768 634	7 965
gegen	1880	+ 8,40	+ 5 985	+ 8 051	+ 6 071	+ 11 226	+ 17 297 (+ 21 311)	+ 121 (+ 166)	+ 118 163 (+163 533)	+ 582 (+1 097)
übeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1881	110,69	57 432	57 956	66 589	221 993	307 986	2 782	3 274 531	29 583
gegen	1880	—	+ 1 124	+ 4 716	+ 2 611	+ 11 482	+ 11 040 (+ 25 484)	+ 99 (+ 230)	— 246 278 (— 52 750)	—2 225 (— 476)
ärkisch-Posener E. . .	1881	272,03	51 183	59 524	97 833	193 553	299 594	1 101	3 136 368	11 529
gegen	1880	—	— 1 056	+ 3 139	+ 3 834	+ 11 854	+ 21 551 (+ 6 536)	+ 79 (+ 24)	— 5 857 (+ 4 112)	— 22 (+ 15)
arienburg-Mlawkaer E.	1881	143,03	18 123	33 404	23 162	143 379	179 039	1 252	1 711 359	11 965
gegen	1880	—	+ 268	+ 11 825	+ 849	+ 47 804	+ 46 659 (+ 46 054)	+ 326 (+ 322)	+ 423 740 (+429 141)	+2 963 (+3 000)
ordhausen-Erfurter E.	1881	78,29	17 478	28 245	18 592	68 757	107 349	1 371	1 011 979	12 926
gegen	1880	—	— 2 451	+ 2 071	— 1 930	+ 1 792	— 668 (+ 12 042)	— 9 (+ 166)	— 38 489 (+104 984)	— 492 (+1 341)
OberlausitzerEisenbahn:										
Strecke Kohlfurt-Fal-	1881	151,14	19 309	15 046	21 610	47 800	73 810	488	684 848	4 531
kenberg gegen	1880	—	— 1 420	— 311	+ 1 077	+ 5 127	+ 5 604 (+ 9 800)	+ 37 (+ 64)	— 47 851 (+ 1 883)	— 335 (— 5)
Oels-GnesenerEisenbahn	1881	159,71	22 939	25 332	25 604	74 288	114 195	715	1 086 178	6 801
gegen	1880	—	+ 1 004	+ 8 071	+ 2 755	+ 13 533	+ 16 288 (+ 17 208)	+ 102 (+ 108)	+ 76 729 (+ 85 866)	+ 480 (+ 538)
Ostpreussische Südbahn	1881	242,84	43 291	63 580	63 621	354 378	426 999	1 758	3 593 011	14 796
gegen	1880	—	— 1 917	+ 24 214	+ 6 391	+ 129 288	+121 256 (+161 462)	+ 499 (+ 665)	+ 349 583 (+591 615)	+1 440 (+2 436)
Posen-Kreuzburger E. .	1881	203,70	23 220	41 473	33 283	158 238	206 352	1 013	1 688 177	8 288
gegen	1880	—	— 319	+ 12 699	+ 1 433	+ 46 881	+ 51 414 (+ 51 634)	+ 252 (+ 253)	+ 67 517 (+ 72 852)	+ 278 (+ 304)
Rechte-Oder-UferEisenb.	1881	317,99	78 616	214 574	91 380	889 890	1 053 270	3 312	9 339 095	29 369
gegen	1880	—	— 57	+ 24 126	+ 77	+ 124 532	+124 609 (+131 670)	+ 392 (+ 414)	+ 295 786 (+299 017)	+ 930 (+ 940)
Schleswigsche Eisenb. .	1881	233,43	52 698	20 906	71 511	154 561	239 833	1 027	2 671 378	11 444
gegen	1880	—	+ 837	+ 3 400	+ 1 684	+ 13 040	+ 14 634 (+ 21 663)	+ 56 (+ 87)	+ 58 250 (+136 539)	+ 110 (+ 450)
Thüringische Eisenbahn:										
a) Stammbahn . . .	1881	359,77	286 801	215 157	305 491	834 129	1 258 340	3 498	14 542 731	40 422
gegen	1880	—	+ 12 962	+ 1 174	+ 963	+ 15 294	+ 18 198 (+118 002)	+ 51 (+ 328)	— 94 459 (+1348928)	— 264 (+3 749)
b) Gotha-Leinefelde .	1881	67,13	28 911	26 635	18 874	65 715	95 003	1 415	929 269	13 843
gegen	1880	—	+ 364	+ 5 163	+ 138	+ 9 019	+ 6 242 (+ 23 996)	+ 93 (+ 357)	+ 13 766 (+174 326)	+ 205 (+2 597)
c) Gera-Eichicht . . .	1881	77,00	28 678	27 229	20 082	54 688	87 254	1 133	1 039 034	13 494
gegen	1880	—	+ 212	— 2 262	+ 407	— 2 229	— 924 (+ 16 780)	— 12 (+ 218)	— 24 998 (+109 839)	— 325 (+1 427)
Tilsit-Insterburger E. .	1881	53,82	10 560	6 580	13 672	21 855	42 862	796	478 826	8 897
gegen	1880	—	+ 956	+ 947	+ 1 605	+ 3 267	+ 7 125 (+ 6 990)	+ 132 (+ 129)	+ 3 253 (+ 3 411)	+ 61 (+ 64)
Braunschweigische E. .	1881	344,34	—	—	157 876	652 135	817 305	2 374	8 775 260	25 484
gegen	1880	—	—	—	— 717	— 3 111	— 1 939 (+ 16 616)	— 5 (+ 49)	— 321 909 (—253 345)	— 935 (— 736)
Eutin-Lübecker Eisenb.	1881	33,00	15 885	2 492	11 742	7 851	20 917	634	265 783	8 054
gegen	1880	—	+ 1 215	— 625	+ 637	— 1 194	— 1 707 (— 1 065)	— 52 (— 32)	— 13 900 (+ 3 595)	— 421 (+ 109)
Gotha-Ohrdrufer Eisenb.	1881	17,35	7 074	1 683	4 379	3 637	8 351	481	107 286	6 184
gegen	1880	—	— 333	+ 574	— 62	+ 999	+ 945 (+ 1 378)	+ 54 (+ 79)	— 27 (+ 4 102)	— 1 (+ 237)
Hessische Ludwigsbahn:										
a) nicht garant. Linien	1881	471,58	395 508	240 366	319 465	628 357	1 018 164	2 159	11 359 453	24 088
gegen	1880	+ 7,74	+ 42 668	— 47 191	+ 18 793	— 55 736	— 45 192 (+ 3 544)	— 136 (— 31)	— 144 774 (+139 948)	—1 173 (— 548)
b) garantirte Linien .	1881	179,15	106 239	75 000	52 983	77 246	137 897	770	1 400 239	7 816
gegen	1880	—	+ 6 452	— 21 190	+ 3 012	— 20 698	— 17 310 (— 4 463)	— 96 (— 25)	— 155 601 (—121 979)	— 869 (— 681)
Mecklenburg. Friedrich-	1881	349,17	81 218	34 102	139 017	211 766	371 319	1 063	4 370 113	12 516
Franz E. gegen	1880	—	+ 1 682	— 104	+ 1 500	+ 3 558	+ 10 892 (+ 14 623)	+ 31 (+ 41)	+ 49 695 (+ 85 048)	+ 143 (+ 244)
Saal-Eisenbahn	1881	74,80	28 176	14 720	17 732	34 877	61 388	821	761 284	10 178
gegen	1880	—	— 632	+ 2 541	+ 30	+ 2 726	+ 2 192 (+ 12 188)	+ 30 (+ 163)	+ 61 (+108 231)	+ 1 (+1 447)
Sächsisch-Thüring. Ost-	1881	33,80	6 096	12 921	3 110	13 798	21 886	648	240 128	7 104
Westbahn gegen	1880	—	— 634	— 774	— 298	— 908	+ 120 (+ 210)	+ 4 (+ 7)	— 3 221 (+ 292)	— 96 (+ 8)
Weimar-Geraer E. . . .	1881	68,11	21 103	10 381	20 583	23 228	45 781	672	582 289	8 549
gegen	1880	—	+ 368	+ 2 423	+ 25	+ 5 293	+ 5 470 (+ 6 076)	+ 80 (+ 89)	+ 307 (+ 37 350)	+ 4 (+ 548)
Wernshausen-Schmalkal-	1881	7,00	2 045	2 376	724	3 065	4 170	596	44 798	6 400
dener E. gegen	1880	—	+ 105	— 109	+ 44	+ 45	+ 100 (+ 180)	+ 15 (+ 36)	— 2 393 (+ 515)	— 342 (+ 74)

Schluss der Deutschen Betriebsergebnisse auf Seite 46.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat November 1881.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Novbr. 1881	Im Monat Novbr. 1881 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat November 1881: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis Ende Novbr. 1881: im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	16 906	13 555	15 309	57 522	72 831	273	59 252	222	+ 22·9	644 574	2 414	770 178	2 885	— 16·3
Kaschau - Oderberger Eisenb.	427	48 850	117 007	38 411	338 355	376 766	882	406 798	953	— 7·5	3 675 982	8 609	3 511 989	8 225	+ 4·7
Oesterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 045	330 128	485 817	530 600	2 327 063	2 857 663	1 397	3 331 276	1 657	— 15·7	30 928 468	15 319	29 529 697	14 684	+ 4·3
Südbahn-Gesellschaft	2 190	523 967	430 904	651 294	2 468 747	3 120 041	1 425	3 165 466	1 445	— 1·4	33 337 526	15 203	32 644 445	14 725	+ 3·4
Ungarische Westbahn	373	54 138	37 808	33 849	119 051	152 900	410	136 003	365	+ 12·3	1 422 678	3 814	1 339 540	3 591	+ 6·2
Summa	5 302	973 989	1 085 091	1 269 463	5 310 738	6 580 201	1 241	7 098 795	1 348	— 7·9	70 009 228	13 269	67 795 849	12 804	+ 3·6
Oesterreichische Eisenbahnen.															
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	97	58 197	415 599	23 104	327 761	350 865	3 617	339 713	3 502	+ 3·3	3 105 315	32 014	3 116 356	32 127	— 0·4
Böhmische Commercialbahnen:															
Nimburg- (Welelib-) Jičin mit Abzweigung von Křinec nach Dymokur	23	850	6 000	702	17 699	18 401	800	. .	. .	. .	18 401	9 201	. .	. .	. .
Prag- (Nussle-) Modřan	2	45	40	31	703	734	367	. .	. . .	. .	734	. .	. .	. .	. .
Böhmische Nordbahn	180	51 871	80 248	24 779	139 896	164 675	915	154 127	856	+ 6·9	1 541 285	8 563	1 500 388	8 335	+ 2·7
Böhmische Westbahn	201	40 535	158 011	46 997	329 899	376 896	1 875	344 376	1 713	+ 9·5	3 231 895	16 079	3 104 034	15 443	+ 4·1
Bozen-Meraner Bahn	32	12 271	1 167	9 073	3 888	12 961	405	. .	. .	.	30 512	6 102	. .	. .	. .
Buschtěhrader Eisenbahn	397	44 200	304 001	41 773	442 962	484 735	1 221	437 759	1 103	+ 10·7	4 639 959	11 688	4 388 845	11 055	+ 5·7
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	89	28 082	164 855	7 530	213 680	221 210	2 486	184 041	2 068	+ 20·2	1 719 620	19 322	1 576 093	17 709	+ 9·1
Elbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 186	12 168	374	3 354	3 728	746	2 859	572	+ 30·4	32 651	6 530	28 799	5 769	+ 13·4
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	14 092	10 960	13 741	36 674	50 415	279	41 841	231	+ 20·8	491 454	2 715	619 915	3 425	— 20·7
Galizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	70 338	90 738	98 413	543 911	642 324	1 825	748 676	2 127	— 14·2	7 065 292	20 072	7 178 743	20 394	— 1·
neues Netz	241			34 084	128 377	162 461	674	224 836	933	— 27·8	1 584 847	6 576	1 866 198	7 744	— 15·1
Graz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	15 005	59 230	7 240	113 758	120 998	1 330	111 519	1 225	+ 8·6	1 188 665	13 062	1 080 677	11 876	+ 10·
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	139 913	162 610	177 631	654 631	832 262	1 169	745 015	1 046	+ 11·8	8 143 606	11 438	7 588 075	10 657	+ 7·
Kaiserin Elisabeth-Bahn:															
Hauptbahn	400	138 863	137 808	181 290	598 560	779 850	1 950	826 649	2 067	— 5·7	8 762 222	21 906	9 055 187	22 638	— 3·
Lambach-Gmunden	27	2 937	5 186	1 517	4 260	5 777	214	5 883	218	— 1·8	65 536	2 427	72 511	2 686	— 9·
Linz-Budweis	144	13 434	23 250	11 699	58 598	70 297	488	73 093	508	— 3·9	775 132	5 383	754 043	5 236	+ 2·
Salzburg-Tiroler Bahn	290	30 928	23 209	20 625	58 998	79 623	275	64 511	222	+ 23·9	884 780	3 051	902 134	3 111	— 1·
Neumarkt-Simbach	58	10 213	37 411	10 582	64 403	74 985	1 293	102 288	1 764	— 26·7	781 931	13 482	940 354	16 213	— 15·
Hetzendorf-K.-Ebersdorf*)	25	3 408	47 108	1 080	26 058	27 138	1 086	39 364	1 575	— 31·0	268 877	10 755	242 494	11 547	— 6·
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	81 893	145 969	81 351	351 878	433 229	534	363 565	448	+ 19·2	4 365 502	5 376	4 148 913	5 109	+ 5·
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	163 213	555 483	293 783	2 221 934	2 515 717	3 609	2 395 494	3 437	+ 5·0	24 346 881	34 931	23 263 223	33 376	+ 4·
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	32 400	57 441	25 920	103 394	129 314	917	120 431	854	+ 7·4	1 346 965	9 553	1 169 870	8 297	+ 15·
Kaschitz-Schönhofer Localb.	4	122	5 028	28	3 010	3 038	760	. .	. .	. .	7 104	7 104	. .	. .	. .
Kremsierer Eisenbahn	23	5 389	13 398	1 512	12 638	14 150	615	. .	. .	. .	56 164	7 021	. .	. .	. .
Kremsthalbahn	36	5 419	1 379	2 378	2 527	4 905	136	. .	. .	. .	53 016	2 305	. .	. .	. .
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.) Lemb.-Czern.	267	29 249	23 144	40 164	138 967	179 131	671	225 341	844	— 20·5	2 369 842	8 876	2 711 490	10 155	— 12·
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.) Czern.-Sucz.	90	9 074	13 039	12 679	37 804	50 483	561	59 411	660	— 15·0	592 606	6 585	649 476	7 216	— 8·
Leoben-Vordernberger Bahn	15	4 015	23 548	1 183	18 121	19 304	1 287	12 458	831	+ 54·8	176 478	11 765	165 543	11 036	+ 6·
Mährische Grenzbahn	109	12 394	16 828	5 479	26 100	31 579	290	30 173	277	+ 4·7	352 765	3 236	325 461	2 986	+ 8·
Mährisch-Schlesische Centralb.	152	16 844	31 883	12 476	56 317	68 793	453	60 410	397	+ 14·1	734 693	4 834	642 144	4 225	+ 14·
Neutitscheiner Localbahn	8	3 237	4 183	869	3 653	4 522	565	. .	. .	. .	43 829	5 479	. .	. .	. .
Oesterr. Localbahn-Gesellsch.:															
Caslau-Zleb-Verladestelle an der Zawratetzer Strasse u. Skowitz-Wrdy-Bučic	18	1 144	10 098	284	8 994	9 278	515	. .	. .	. .	50 416	4 201	. .	. .	. .
Chodau-Neudek	14	. .	8 342	. .	7 400	7 400	529	. .	. .	. .	10 858	5 429	. .	. .	. .
Pečk-Zasmuk mit Abzweig. nach Kauřim u. Swoischitz	25	. .	15 583	. .	14 077	14 077	563	. .	. .	. .	31 218	10 406	. .	. .	. .
Smidař (Hochwessely)	3	. .	12 005	. .	1 245	1 245	415	. .	. .	. .	1 245	. .			
Oesterreich. Nordwestb. Garant. Strecke	623	123 901	190 837	145 033	567 373	712 406	1 144	650 958	1 045	+ 9·5	6 965 326	11 180	6 562 289	10 533	+ 6·
Oesterreich. Nordwestb. Ergänzungsnetz	305	52 671	234 630	47 382	464 717	512 099	1 679	482 568	1 582	+ 6·1	4 266 478	13 988	3 849 061	12 620	+ 10·
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33	5 802	15 537	2 478	28 038	30 516	925	21 656	656	+ 41·0	296 054	8 971	231 826	7 025	+ 27
Pilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	14 328	61 353	12 554	116 006	128 560	829	127 954	826	+ 0·4	1 058 689	6 830	1 018 733	6 572	+ 3·
Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	10 589	30 529	7 095	52 865	59 960	618	58 673	605	+ 2·1	488 534	5 036	469 557	4 841	+ 4·
Prag-Duxer Eisenbahn	155	12 949	104 263	11 404	142 122	153 526	990	138 044	891	+ 11·1	1 145 787	7 392	1 009 114	6 510	+ 13·
Südnordd. Verbindungsbahn	283	55 038	121 795	30 479	234 959	265 438	938	261 507	924	+ 1·5	2 610 509	9 224	2 405 429	8 500	+ 8·
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	31 936	95 223	24 474	119 384	143 858	1 199	126 578	1 055	+ 13·6	1 345 845	11 215	1 252 495	10 437	+ 7·
Vorarlberger Bahn	96	38 089	19 958	15 547	26 457	42 004	438	39 803	415	+ 5·5	436 563	4 548	432 659	4 507	+ 0·
Wien-Aspanger Bahn	74	22 335	2 928	10 715	5 470	16 185	219	. .	. .	. .	53 209	2 047	. .	. .	. .
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	13 684	49 276	9 612	70 367	79 979	1 176	77 611	1 141	+ 3 1	864 958	12 720	767 483	11 287	+ 12
K. K. Staatsbahnen:															
Braunau-Strasswalchen	37	4 404	2 635	2 034	3 515	5 549	150	5 447	147	+ 2·0	56 065	1 515	70 089	1 894	— 20
Dalmatiner Bahn	105	1 971	2 773	1 390	5 030	6 420	61	4 330	41	+ 48·8	62 351	594	60 695	578	+ 2
Dniester Bahn	112	31 168	8 119	9 527	21 250	30 777	275	24 974	223	+ 23·3	346 018	3 089	390 182	3 484	— 11
Donau-Ufer Bahn**)	8	. .	35 748	. .	9 141	9 141	1 143	9 719	1 215	— 5·9	91 936	11 492	52 669	6 584	+ 74

*) Inclusive der K. K. Donauuferbahnstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf
**) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Novbr. 1881	Im Monat Novbr. 1881 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat November 1881: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis Ende Novbr. 1881: im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
rbersdorf-Würbenthal . .	21	1 262	2 514	429	2 102	2 531	121	. .	. .	. .	28 317	1 348	. .	. .	. .
trianer Bahn	143	4 284	3 642	4 506	9 366	13 872	97	12 565	88	+ 10.2	148 814	1 041	149 591	1 046	— 0·5
riegsdorf-Römerstadt . .	14	1 075	2 146	248	1 386	1 634	117	1 808	129	— 9·3	20 015	1 430	20 867	1 491	+ 4·1
ürzzuschlag-Neuberg . .	11	1 950	5 402	514	2 901	3 415	310	2 559	233	+ 33·0	36 012	3 274	33 889	3 081	+ 6·3
iederösterr. Staatsbahnen	154	19 608	17 007	8 755	26 591	35 346	230	35 303	229	+ 0·4	461 724	2 998	424 109	2 754	+ 8·9
akonitz-Protivin	144	12 607	26 754	8 732	38 569	47 301	329	48 694	338	— 7·2	396 470	2 753	372 154	2 584	+ 6·5
arnow-Leluchow (Orló) .	151	6 662	4 803	5 701	18 123	23 824	158	23 292	154	+ 2·6	295 302	1 956	305 290	2 022	— 3·3
arvis-Pontafel	25	5 354	7 635	4 670	8 559	13 229	529	12 229	489	+ 8·2	138 676	5 547	171 492	6 860	— 19·1
nterdrauburg-Wolfsberg	38	2 433	2 702	1 179	3 621	4 800	126	3 850	101	+ 24·8	47 009	1 237	46 966	1 236	+ 0·1
Summa . .	8 933	1 514 861	3 725 158	1 554 829	8 754 041	10 308 870	1 154	9 883 955	1 143	+ 1·0	100532957	11 475	97 187 605	11 241	+ 2·1
ngarische Eisenbahnen.															
d-Fiumaner Bahn . . .	392	96 017	35 599	65 498	106 522	172 020	439	168 655	430	+ 2·1	1 801 561	4 596	1 752 095	4 470	+ 2·8
l-Körösthaler Bahn . . .	90	10 527	8 015	6 290	15 048	21 338	237	20 061	324	— 27·2	165 289	2 395	188 169	3 035	— 21·0
-Temesvárer Eisenbahn .	57	9 500	7 400	8 500	13 000	21 500	377	23 850	415	— 9·8	238 208	4 179	225 285	3 952	+ 5·8
aszek - Dombovár - Zákány onau-Drau) Bahn . . .	166	9 200	9 800	5 000	30 000	35 000	211	21 001	127	+ 66·1	341 855	2 059	394 323	2 375	— 13·3
e Siebenbürger Eisenbahn	290	20 561	25 610	20 150	85 185	105 335	363	122 739	423	— 14·2	1 110 270	3 829	1 134 877	3 913	— 2·1
kirchen-Bárcser Bahn . .	68	18 101	17 501	9 698	40 758	50 456	742	57 006	838	— 11·5	585 372	8 608	587 424	8 639	— 0·4
ács-Fünfkirchner Bahn .	68	14 233	43 187	7 602	91 378	98 980	1 456	108 658	1 598	— 8·9	1 157 462	17 022	1 182 521	17 390	— 2·1
-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	19 347	30 442	9 696	41 209	50 905	431	50 890	431	0·0	490 521	4 157	443 846	3 761	+ 10·5
osthaler Eisenbahn . .	45	4 316	7 868	3 378	5 107	8 485	189	. .	. .	. .	18 720	1 872	. .	. .	. .
arische Nordostbahn . .	580	60 204	49 731	56 698	201 801	258 499	446	252 434	435	+ 2·5	2 392 693	4 125	2 327 604	4 013	+ 2·8
Ungar. Staatseisenbahnen	2 633	301 000	398 000	420 200	1 339 400	1 759 600	668	1 408 018	539	+ 23·9	16 867 362	6 418	15 040 786	5 821	+ 10·3
Summa . .	4 507	563 009	633 153	612 710	1 969 408	2 582 118	573	2 233 312	506	+ 13·2	25 169 313	5 661	23 276 930	5 308	+ 6·7
Recapitulation.															
ne der gemeinsamen Oesterr.-gar. Eisenbahnen	5 302	973 989	1 085 091	1 269 463	5 310 738	6 580 201	1 241	7 098 795	1 348	— 7·9	70 009 228	13 269	67 795 849	12 804	+ 3·6
ne der Oesterr. Eisenbahnen	8 933	1 514 861	3 725 158	1 554 829	8 754 041	10 308 870	1 154	9 883 955	1 143	+ 1·0	100532957	11 475	97 187 605	11 241	+ 2·1
ne der Ungar. Eisenbahnen	4 507	563 009	633 153	612 710	1 969 408	2 582 118	573	2 233 312	506	+ 13·2	25 169 313	5 661	23 276 930	5 308	+ 6·7
Hauptsumme . .	18 742	3 051 859	5 443 402	3 437 002	16 034 187	19 471 189	1 039	19 216 062	1 048	— 0·9	195711498	10 589	188260384	10 273	+ 3·1

Schluss der Deutschen Betriebsergebnisse von Seite 44.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12.
erra-Eisenbahn . . .	1881	172,00	40 162	37 337	52 432	167 688	242 620	1 411	2 717 098	15 797
gegen	1880	—	— 9	+ 108	— 697	+ 4 133	+ 7 022 (+ 17 231)	+ 41 (+ 101)	+ 8 856 (+ 120 830)	+ 51 (+ 702)
Summa A. III.	1881	6 660,58	—	—	—	—	12 516 110	1 879	132 666 397	19 918
gegen	1880	+ 19,91	—	—	—	—	+ 404 252 (+ 666 615)	+ 55 (+ 94)	— 30 005 (+5280378)	— 101 (+ 700)
Summa A.	1881	28 727,08	—	—	—	—	68 439 113	2 382	731 821 900	25 650
gegen	1880	+ 312,24	—	—	—	—	+ 991 107 (+2759788)	+ 8 (+ 70)	+3641169 (+22398631)	— 178 (+ 487)
. Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
ltenburg-Zeitzer E. .	1881	25,15	16 924	35 613	6 717	55 528	69 986	2 783	698 196	27 761
gegen	1880	—	+ 1 632	+ 4 549	+ 463	+ 6 299	+ 7 821 (+ 12 214)	+ 311 (+ 486)	+ 16 855 (+ 84 736)	+ 670 (+3369)
hemnitz - Würschnitzer	1881	11,30	5 755	44 518	1 808	28 057	38 297	3 389	332 935	29 463
Eisenbahn gegen	1880	—	+ 216	+ 7 645	+ 97	+ 3 588	+ 8 244 (+ 11 747)	+ 729 (+1039)	+ 8 317 (+ 44 208)	+ 736 (+3912)
aschwitz - Meuselwitzer	1881	27,79	13 152	22 223	5 267	28 533	45 825	1 649	401 257	14 439
Eisenbahn gegen	1880	—	— 339	+ 2 039	— 126	+ 3 515	+ 9 151 (+ 14 400)	+ 329 (+ 518)	+ 22 408 (+ 78 505)	+ 806 (+2825)
Summa B. I.	1881	64,24	—	—	—	—	154 108	2 399	1 432 388	22 297
gegen	1880	—	—	—	—	—	+ 25 216 (+ 38 361)	+ 393 (+ 597)	+ 47 580 (+ 207 449)	+ 740 (+3229)
. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
achen-Jülicher E. . .	1881	28,97	14 092	62 832	3 602	43 666	57 723	1 993	566 578	19 557
gegen	1880	—	+ 772	+ 10 416	+ 257	+ 3 481	+ 8 701 (+ 12 311)	+ 301 (+ 425)	+ 54 039 (+ 64 274)	+1865 (+2219)
reslau-Warschauer E. .	1881	55,34	11 628	9 556	9 956	22 710	35 980	650	362 405	6 549
gegen	1880	—	— 1 008	+ 1 028	— 525	+ 1 535	+ 1 010 (+ 2 124)	+ 18 (+ 38)	+ 10 169 (+ 17 537)	+ 184 (+ 317)
refelder Eisenbahn . .	1881	52,09	35 451	6 184	10 471	6 602	21 328	409	196 547	4 102
gegen	1880	+ 10,40	— 6 288	+ 1 162	— 1 749	+ 1 042	— 1 728 (— 1 728)	— 144 (— 144)	— 18 046 (— 18 046)	— 1045 (— 1045)
reis-Oldenburger E. .	1881	24,00	4 240	753	3 043	1 943	5 037	210	12 399	2 780
gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
uhland - Lauchhammer	1881	6,61	1 817	1 874	266	1 616	1 882	285	21 029	3 181
Eisenbahn gegen	1880	—	— 306	— 683	— 101	— 581	— 682 (— 180)	— 103 (— 27)	— 2 264 (+ 515)	— 343 (+ 78)
aal-Unstrut Eisenbahn	1881	52,77	14 351	15 493	7 580	25 224	36 504	692	338 020	6 406
gegen	1880	—	— 254	+ 2 744	— 193	+ 2 243	+ 1 683 (+ 2 232)	+ 32 (+ 43)	- 24 126 (— 13 300)	— 457 (— 252)
Vestholsteinische E. . .	1881	89,50	15 788	9 407	12 183	23 479	36 026	403	323 685	3 617
gegen	1880	—	— 876	— 332	+ 236	+ 7 256	+ 7 766 (+ 7 520)	+ 87 (+ 84)	+ 14 066 (+ 20 774)	+ 158 (+ 233)
alberstadt-Blankenburger Eisenbahn	1881	24,50	6 300	14 810	3 800	22 870	30 520	1 246	234 660	9 578
gegen	1880	—	+ 1 117	— 519	+ 715	+ 1 468	+ 1 769 (+ 2 750)	+ 73 (+ 113)	+ 15 890 (+ 31 642)	- 1172 (— 398)
Summa B. II.	1881	333,78	—	—	—	—	225 000	674	2 055 323	6 629
gegen	1880	+ 34,40	—	—	—	—	+ 23 556 (+ 30 066)	+ 1 (+ 23)	+ 62 127 (+ 115 795)	— 122 (+ 59)
Summa B.	1881	398,02	—	—	—	—	379 108	952	3 487 711	9 318
gegen	1880	+ 34,40	—	—	—	—	+ 48 772 (+ 68 427)	+ 44 (+ 98)	+ 109 707 (+ 323 244)	— 79 (+ 515)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.

Coursblatt vom 31. December 1881.

*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht conv.	4	B.	97,25	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	99,90	% à 225 u. 100 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	95,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenhurg-Zeitz	4½	L.	103,80	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel I., II., III. und IV. Emission	4½	L.	102,75	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	A.	110	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz conv.	4½ i.G	L.	103	% à do. = do.
Bergisch-Märkische I. Serie	4½	B.	103,50	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	4½	B.	(103,50)	% à do.
do. III. Serie * $3\frac{1}{4}$	3½	B.	94,25	% à do.
do. III. Serie B. * $3\frac{1}{4}$	3½	B.	—	% à 1000, 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Serie C.	3½	B.	93,50	% à 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	192	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. V. Serie	4½	B.	(192)	% (à 500, 200 u. 100 Thlr.)
do. VI. Serie	4½	B.	103,60	% (à 500, 200 u. 100 Thlr.)
do. VII. Serie conv.	4½	B.	103	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. VIII. Serie	4½	B.	192	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. IX. Serie	5	B.	106	% (à 3000, 1000 u. 500 M)
do. Nordbahn conv.	4½	B.	102,60	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elherfeld I. Serie	4	B.	99,75	% à 100 Thlr.
do. do. II. Serie	4½	B.	103	% (à 100 Thlr.)
do. Dortmund-Soest I. Serie	4	B.	100	% (à 100 Thlr.)
do. do. II. Serie	4½	B.	102,50	% (à 100 Thlr.)
do. Aachen-Düsseldorf I. Emiss.	4	B.	99,90	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	99,96	% (à 200 Thlr.)
do. do. III. Emiss.	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. Ruhrort-Crefeld-Gladhach I. Em.	4½	B.	103	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	102,80	% (à 200 Thlr.)
do. do. III. Emiss.	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt I. u. II Em. u. Lit. B.[1]	4½	B.	102,80	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	102,80	% à 500, 1000 u. 5000 M
do. (Oberlausitzer)	4½	B.	102,25	% à 1500 u. 300 M
Berlin-Dresdener*	4½	B.	104,40	% à 2000, 1000, 500 u. 200 M
Berlin-Görlitz conv.	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	102,60	% à 100, 200, 500, 1000 Th.
do. Lit. C.	4½	B.	102,60	% à 300, 600, 1500, 3000 M
Berlin-Hamhurg I. Emiss.	4	B.	100,40	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	(100,40)	% (à 500, 200, 100 und 50 Thlr.)
do. III. Emiss. conv.	4½	B.	103	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdehurg A. u. B.	4	B.	100,40	% à 200 Thlr.
do. C.	4	B.	100,40	% à 100 Thlr.
do. D.	4½	B.	103,90	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. E.	4½	B.	103	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	103	% à 3000, 1500 u. 300 M
Berlin-Stettin II. Emiss. * 3½	4	B.	100,40	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	(100,40)	% (à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.)
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	(100,40)	% à do.
Böhmische Nordhahn	5 i. S.	L.	85	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	84,60	% à do. = do.
Böhmische Westhahn Emiss. 1861*	5 i. S.	W.	100,70	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	100,70	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. G.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische I. Emiss.	4½	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	99,60	% à 500 M
Breslau-Schweidnitz-Freihurg	4	B.	100,10	%
do. Lit. D. E. F.	4½	B.	102,90	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	102,90	% à 1000, 200 u. 100 Thlr.
do. Lit. J.	4½	B.	102,90	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	102,90	% à 3000, 600 u. 300 M
do. von 1876	5	B.	106	% à 1000, 500 u. 300 M
do. von 1879	5	B.	106	% à 3000, 1500 u. 600 M
Breslau-Warschauer	5	B.	104,60	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsb.	5 i. S.	L.	103,30	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	103,30	% à do. = do
Buschtêhrader (Böhm. Nordw. B) Em. 1868	5 i. S.	L.	86,30	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	85,30	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	85	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	101,75	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	102,90	%
do. II. Emiss.	4	B.	100,40	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	% (à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.)
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	102,90	% (à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.)
do. IV. Emiss. 3½	4	B.	100,60	%
do. V. Emiss.	4	B.	100,60	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	103,50	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	103	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cotthus-Grossenhain Lit. A.	4½	L.	103	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	5	L.	102,60	% à 1000 u. 500 M
Donau-Drau*	5 i. S.	W.	93,25	% à 200 do.
Dux-Bodenhach	5	B.	87	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5	B.	84,70	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5	B.	103,10	% à do. = do. i. G.
Erzherzog Alhrechthahn*	5 i. S.	W.	95,50	% à 100 fl. ö. W.
do.	5 i. G.	W.	111,80	% à 100 fl.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i. S.	B.	86,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galiz. Carl-Ludwigsh.* Em. 1881	4½ „	W.	100	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatshahn*	5 i. S.	L.	99,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardhahn I. u. II. Ser.	5	B.	100,10	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	99,75	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	99,50	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	76,60	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	82	% à do. = do.
do. Emiss 1872	5	L.	82	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guh.* I. u. II. E. Lit. (A.) B.	4½	B.	104	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. * Lit. C.	4½	B.	104	% à 3000, 1500, 600 u. 300 M
Hessische Ludwigshahn	5	F.	$105\frac{3}{8}$	% a 1000, 500 M
do. do.	4½	F.	$102\frac{1}{8}$	% à 200 Thlr. à 105 kr.
do. do.	4	F.	$99\frac{7}{8}$	% à 100, 200 Thlr. 600 M
do. do.	4	F.	$99\frac{3}{4}$	% à 100, 500 fl. S. W.
do. do.	4	F.	$100\frac{2}{8}$	% à 1000, 500 M
do. do.	4	F.	100	% à 200 Thlr.
Homhurger I. Emiss.	4½	F.	$102\frac{3}{4}$	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordhahn (abzüglich 10% Eink.-Steuer)	CM5	W.	104,40	% 100 fl CM à 1000, 500, 100 fl
(do.)	öW5	W.	101	% 100 fl öW (à 1000, 500, 100 fl)
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	105	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	106,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	106	do. per do.
Kaiser Franz-Josefshahn* Em. 1867	5 i. S.	L.	86,75	% 100 fl. ö. W. i. S.
do. 1873	5 i. S.	L.	87,50	(% 100 fl. ö. W. i. S.)
do. 1879	5 i. S.	W.	—	(% 100 fl. ö. W. i. S.)
Kaiserin Elisahethh. *Em. 1860/61[2]	5 i. S.	W.	98,75	% à 300, 600 und 900 fl. ö. W. i. S.
do.[2] *Emiss. 1862	5 i. S.	W.	98,50	(% à 300, 600 und 900 fl. ö. W. i. S.)
do. *Linz-Budweis Em. 69	5 i. S.	W.	102,25	Im Börsenverkehr mit 5% v. ö. W. fl. 100 gehandelt. (Stücke ö. W. fl. 200 in Silber.)
do. Em. 1870 Neumarkt-Braunau	5 i. S.	W.	101,25	(Im Börsenverkehr …)
do. *Emiss. 1872 Haupth.	5 i. S.	W.	102	(Im Börsenverkehr …)
do. *Salzhurg-Tyrol Em. 73	5 i. S.	W.	101,50	(Im Börsenverkehr …)
Kaschau-Oderherg*	5 i. S.	B.	83,10	% do. a do.
do. (Oest. Strecke) Emiss. 1879.		W.	98,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. (Ep.-Tarn. Str. Ung. Th.)		B.	92,50	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do.* Gold-Prior.	5 i. G	W.	99,50	% à 200 fl. ö. W. in G.
Kronprinz-Rudolfshahn*	5 i. S.	W.	100,40	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	99,75	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872*	5 i. S.	W.	99,75	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. (Salzkammergut)*	5 M.	W.	115,50	% à 200 fl. Gold = 500 fcs. G.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	130,75	% à do.
do. von 1854.	4	L.	100,25	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860.	4	L.	100,25	% à 100 Thlr.
Leipzig-Dresden von 1866.	4	L.	100,25	% à 100 Thlr.
Leipzig-Dresden von 1866	4½	L.	103,25	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	103	% à 300 M.
Lemherg-Czernowitz* I. Emiss.	5 i. S.	B.	81,10	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	B.	86,25	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1876	1877	1878	1879	1880	1881	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	½	½	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	—	4	B.	45,90	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	5	$5\frac{4}{15}$	5	5	—	5	W.	174	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenhurg-Zeitz	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{4}{15}$	6½	$7\frac{3}{10}$	—	4	L.	162,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$5\frac{5}{12}$	5	5	$5\frac{13}{15}$	$6\frac{17}{30}$	—	5	L.	145,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	8	8	$6\frac{2}{3}$	8	$8\frac{2}{3}$	—	4	B.	203	% à 100 Spec. = 450 M
Amsterdam-Rotterdam	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{4}{5}$	$6\frac{7}{40}$	$6\frac{1}{4}$	$7\frac{13}{40}$	—	4	A.	146,25	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Arad-Körösvölgy	—	5½	9	—	—	—	o. Z.	B-P	—	% à 100 fl. ö. W.
Aussig-Teplitz	10	11	11	12½	14	—	5	L.	242,75	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl.
Baltische	3	3	3	3	3	—	3	B.	54,25	% 125 RM. = 408 M
Bergisch-Märkische	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{3}$	4	$4\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{6}$	—	4	B.	123	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	6	$5\frac{3}{4}$	5	5	6	—	4	B.	149,10	% à 200 „
Berlin-Dresden	0	0	0	0	0	—	4	B.	15,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	—	5	B.	42	% à 200 „
Berlin-Görlitz	0	0	0	0	0	—	4	B.	30,10	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	1	$3\frac{1}{3}$	$3\frac{1}{3}$	—	5	B.	94	% à 200 „
Berlin-Hamhurg	11	11½	10½	12½	$14\frac{1}{4}$	—	4	B.	320	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdehurg[3]	3½	3½	3½	4	4%	—	4	B.	—	% à 100 „
Berlin-Stettin	$8\frac{9}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{5}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	—	$4\frac{3}{4}$	B.	117	% à 200 u. 100 Thlr.
Böhmische Nordhahn	0	0	0	0	0	—	o. Z.	L.	75	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westhahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	$5\frac{3}{4}$	6	7	—	5	B.	138,50	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freihurg	5	2½	$3\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	—	4	B.	94,75	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	1½	—	5	B.	50,75	% à 200 „
Buschtêhrader Lit. A.	2½	0	2,66	4,76	5,72	—	4	L.	128,75	Thl. pr. 150 fl ö W à 525 fl ö W.
do. Lit. B.	0	0	0	0	1,50	—	4	L.	75,50	do. à 200 fl ö W.
Chemnitz-Würschnitz	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{3}$	$13\frac{2}{3}$	6½	9½	—	4	L.	164	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	6	6	—	6	B.	—	% a 200 „
Cotthus-Grossenhain	5	0	$\frac{1}{3}$	1½	$1\frac{2}{3}$	—	4	L.	70,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	—	5	L.	121	% a 200 „
Donau-Drau* (Battasz.-Domh.)	5	5	5	5	5	—	5	W.	175,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenhach Lit. A. B.	0	0	0	0	4	—	4	B.	148	% pr. do.
do. Prior.-Actien Lit. A.	—	—	—	—	5	—	5	B.	140,50	% à ö. W. fl. 100 i. S.
do do. Lit. B.	—	—	—	—	5	—	5	B.	139,50	% à do.
Erzherzog Alhrechthahn*	0	0	0	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{4}$	1½	o. Z.	W.	89	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Fünfkirchen-Barcser*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigh.* $5\frac{2}{10}$	7	9,28	8,214	7,738	7,738	—	5	W.	308,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gotthardhahn 90% Einz.	6	6	6	6	6	—	(6)	B.	73,90	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	0	0	0	0	—	—	o. Z.	L.	92	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Gnhen	0	0	0	0	0	—	4	B.	18,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	3½	5	—	5	B.	79,70	% à 200 „
Hessische Ludwigshahn	5	5	4	4	4	—	4	F.	100	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr
Holsteinische Marschhahn						—		B.	90,90	
(alte Glückstadt-Elmshorner).	1	2½	$2\frac{2}{3}$	2	1	—	4	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	H.	—	à 450 M.
do. Stamm-Prior.						—				
(alte Glückstadt-Itzehoer).	4½	4½	4½	4½	4½	—	4½	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Stamm-Prior. Lit. B.	—	—	—	5	5	—	4½	H.	—	à 450 M.
Kaiser Ferdinands-Nordhahn	12½	14,52	14,52	14,52	14,52	14,52	5	W.	2570	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsh.	5	5	5	5	5	—	5	W.	190,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisahethhahn* I. Em.	5	5	5	5	5	5,48	5	W.	219	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. *Linz-Budweis II. Em.	$4\frac{1}{4}$	5	5	5	5	5,25	5	W.	195,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
* der Salzh.-Tirol. III. Em. 1873	5	5	5	5	5	5	5	W.	186,50	do. per do.
Kaschau-Oderherg*	4	4	4	4	4	—	4	B.	63,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn ($5\frac{2}{10}$)	5	5	5	5	4½	—	5	W.	174,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	$1\frac{1}{3}$	$\frac{3}{5}$	2½	$3\frac{1}{12}$	4	—	5	L.	97,50	% à 200 Thlr.
Lemherg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	175,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.

[1]) Die Ohligationen Lit. A genannt, aher ohne Littera, hestehen aus I. und II. Emission. [2]) 5 % Zinsen ahzüglich 10 % Einkommensteuer nnd Stempel; im Börsenverkehr mit 4½ % ö. W. fl. 100 gehandelt. [3]) Die B.-P.-M. Aktien können his 31/12. 1882 hei den Kgl. Eisenh. Hauptkassen in Berlin u. Magdeburg gegen 4% Preuss. Consols zum gleichen Nominalhetrage umgetauscht werden.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Lemberg-Czernowitz-Jassy* III. Em.	5i.S.	B.	82	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	B.	81,80	% à do = do.
Lübeck-Büchen*	4	B.	100	% à 3000, 2000, 1000, 500 ℳ
Ludwigshafen-Bexbach gek.	4½	F.	100 1/8	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S W.
do.	4	F.	99 7/8	%
Magdeburg-Halberstadt (4 % de 1851)	4	B.	103	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	103	% à 100, 500 u. 1000 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,75	% à do. do. u. à 200 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	84,75	% à 200 Thlr
do. do. Priorit.	4½	B.	102,50	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	105,30	% à 3000, 1500, 1000 u. 300 M.
do. do. Lit. B	4	B.	100,40	% à do.
Mährische Grenzbahn*	4i.S.	W.	82	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	35,10	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4½	B.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à 500 ℳ
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	100,25	%
do. II. Ser.	4	B.	100	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	101,50	%
do. III. Ser.	4	B.	101,25	%
Nordhausen-Erfurt I. Em.	4½	B.	103,10	% à 300, 500 u. 1000 ℳ
Oberschlesische A.	4	B	100,10	%
do. B.	3½	B.	93,50	% } à 100 Thlr.
do. C.	4	B.	100,25	%
do. D.	4	B.	100,25	%
do. E.*	3½	B.	93,70	%
do. F.* 3½ [1])	4½	B.	103,20	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. G.	4½	B.	103,20	%
do. H.* 4	4½	B.	103,50	%
do. von 1873	4	B.	100,50	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. von 1874	4½	B.	104,25	%
do. von 1879 [2])	4½	B.	106	%
do. von 1880	4½	B.	103,90	% à 3000, 1000, 500 u 300 ℳ
do. Neisse-Brieger	4½	B.	102,25	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	91,25	% à 1000, 500 u 100 Thlr
do. Stargard-Posen I. Emiss.	4	B.	99,75	% à 100 und 50 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4½	B.	103	% } à 100 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	103	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	L.	88	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	L.	88	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	L.	104,50	% à 600 ℳ
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	177	fl. ö W. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	177,25	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	167,50	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	130,25	fl. ö. W. Stück à 500 frcs.
do.*	5i.G	W.	118,50	% à 200 fl. Gold.
Ostpreuss. Südbahn A. B. C.	4½	B.	102,50	% à 500 und 100 Thlr.
do D.	4½	B.	—	% à 2000 u. 500 ℳ
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	80	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	98	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M.
do.*	5i.S.	W.	100	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do.* III. Emiss.	5i.S.	W.	98,75	% à do.
do.* Emiss. 1875	5 M.	W.	118,75	% à 400 ℳ
do.* Emiss. 1879	5	W.	97	% à 100 fl. ö. W. i. B.
Pfälzische Maxbahn gek.	4½	F.	100 1/8	% à
Pfälzische Nordbahn gek.	4½	F	100 1/8	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	66,25	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	76,50	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	76,50	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	4½	B.	103,40	% à 5000, 1000, 500 u. 300 ℳ
Rheinische	4	B.	—	%
do.*	3½	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. v. 1858—1865	4½	B.	103	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	4½	B.	103,40	%
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn	4½	B.	103,80	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103,80	%
Russische* (Baltische)	5	B.	90,10	% à 200 Thlr.
do. * (Brest-Grajewo)	5	B.	91,40	
do. * (Charkow-Asow)	5	B.	97,27	
do. * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	103	
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	101,50	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	97,50	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	93	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	95	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	95,80	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	99,25	% à 1000, 500 u. 200 Thlr
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	95,25	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Saal-Eisenbahn*	4	B.	100,20	% à 500—1000 ℳ
Schleswigsche abg. v. A.-K.	4½	L.	103,25	% à 1000 Thlr.
Schweizer Westbahnen	4	Ba.	—	% à 400 Frcs.
do. Franco-Suisse	3 3/4	Ba.	—	% à 400 Frcs.
do. Jougne-Eclépens	6	Ba.	—	% à 250 Frcs.
I. Siebenbürger* [3])	5i.S.	W.	92,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5	B.	—	% à 1000 u. 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	100,10	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thl.
do. II. Emiss.	4½	B.	102,60	%
do. III. Emiss.	4	B.	100,10	% } à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4½	B.	102,60	%
do. V. Emiss.	4½	B.	102,60	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	102,60	% à 3000, 1500 u. 300 ℳ
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	87	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	86	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	86	% à do. do.
do. Emiss. 1874 [4])	5i.S.	L.	—	%
Ungarisch-Galizische* I. Emiss.	5i.S.	B.	86,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	—	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn* [5]) [6])	5i.S.	B.	78,75	% à 300 fl. ö. W. in S.
do.	5 ℳ	W.	111,75	% à 200 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	97,25	% à 300 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	95	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	B.	84,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	96,60	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	103	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	103	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	102,80	% à 500 u. 100 Thlr.
do. V. Emiss.	5	B.	102,80	% à 500 u. 100 Thlr.
do. VI. Emiss.	5	B.	103	% à 3000, 1500 u. 300 M.
Werrabahn	4½	L.	102,40	% à 500, 200 u. 100 Thlr
Weimar-Gera	4½	L.	100	% à 500, 100 u. 50 ℳ

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1875	1876	1877	1878	1879	1880	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	1	1	o. Z	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsb.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	203½	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	5	5	5	5 1/3	6½	5 2/3	4	H.	109	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,50	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt [7])	6	8	8	9½	6	6	6	B.	—	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	4 1/5	3½	3½	B.	88	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	124,75	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	28	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	47	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	32,10	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	3½	3 3/4	4½	5	5	5	5	B.	114	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	7	7	7	7	7	7 4/5	4	B.	168,25	% à 500 ℳ
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	101	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	5½	5½	5½	5½	—	4½	F.	127 3/4	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99,20	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	0	4	B.	30,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	1½	2 2/15	3 1/5	5	5	5	B.	99,50	% à 100 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	L.	49,75	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	10½	9 2/3	8½	8½	9 3/5	10 4/5	3½	B.	265	% à 100 „
do. Litt. B.* 3½	10½	9 2/3	8½	8½	9 3/5	10 4/5	3½	B.	209,25	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	4,15	4	4	4 1/5	5	B.	395	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	2,65	0	0	0	2½	5	5	B.	440	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	6½	5 2/5	6	6	6	6	5	W	328	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	0	0	0	0	0	0	5	W.	147,75	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	58,60	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	2½	5	B.	93,50	% à 200 „
Ostrau-Friedland	0	0	5	0	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W
Pardb.-Reichb.* (S.-Ndd. V.-B.) [8])	4½	4½	4	4	4	4	5	B.	70	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	—	4	F.	99 3/8	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	60,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S
Rechte Oderufer	6 1/3	6 2/5	6 1/3	7	7,3	7 11/12	4	B.	177,60	% à 200 Thlr.
do. Prior.-Stamm	6 1/3	6 2/5	6 1/3	7	7,3	7 11/12	5	B.	173,50	% à 200 „
Rheinische	8	7½	7	7	7	6½	6½	B.	161.75	% à 250 „
do. neue	—	—	—	—	—	—	—	—	159,25	
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	99,90	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	14,95	% à 200 „
Rumänische	2½	1	2	2	3 3/5	3 1/3	3 1/3	B.	60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	—	% à 150 „
Russische Bahnen*	5,92	6,28	6,56	7,025	7,385	7,34	5½	B.	138,50	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	1 1/3	0	0	0	0	0	5	B.	67,50	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger* [9])	5	5	5	5	5	5	5	W.	170	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,75	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	172	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	8½	9 1/4	7½	8	8½	9½	4	B.	214,50	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	101,50	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	110,90	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	18,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	3	4	3,9	4	3,1	3 1/10	5	B.	75,10	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	5	5	6,75	5,75	5	5	5	W.	247,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	3	3	3	0	0	7	5	W.	313	fl. do. pr. do.
Ung. Nordostbahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	167,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
I. Ungar.-Galizische* [10])	5	5	5	5	5	5	5	W.	167	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	B.	78,10	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	5	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr
Warschau-Wien	7½	6 2/3	5	9,165	11 2/3	10	5	B.	266	Mark pr. 60 Rb. nom. Rb. 100
Weimar-Gera nicht convert. voll garantirt* bis 1886	4½	2 1/4	4½	4½	4½	4½	4½	L.	51	% à 100 Thlr.
do. hälftig garantirt* bis 1886	—	—	—	—	—	—	—	—	30,25	
do. nicht garantirt	—	—	—	—	—	—	—	—	18,50	
do. Stamm-Prior.	2½	0	0	0	0	0	5	L.	32,10	% à 200 „
Werrabahn	1	2/3	1 1/3	1 2/3	2	3	4	B.	76,75	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	5	4½	2	2	0	3,2	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	3	—	—	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahnen	0	3/5	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Prioritäten	5	5	5	5	5	5	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	11	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

[1]) F. II. Emission nur in Stücken zu 100 Thlr

[2]) à 5000, 3000, 1200, 1000, 500 und 300 ℳ

[3]) 5% Zinsen abzüglich Stempel 7 Kr. pro Coupon.

[4]) à 100 Thlr. = 150 fl. öst. W. in Silber oder 300 ℳ

[5]) Am 23. Mai 1881 waren an der Wiener Börse die Actien und Obligationen der Nordostbahn wie folgt notirt: 1. Actien à 200 fl. in Silber 5% pr. Stck. Geld fl. 161,75, Waare 162,25. 2. Prioritäten à 300 fl. in Silber 5 % pr. 100 Geld fl. 90,80, Waare fl. 91. 3. 5 %ige Obligationen à 200 fl. Silber oder 400 Mk. oder 500 francs pr. 100 Geld fl. 111, Waare fl. 111,50.

[6]) à 200 fl. i. S. oder 400 ℳ oder 500 frcs.

[7]) Bei den Königlichen Eisenbahnhauptkassen in Berlin und Magdeburg können die Actien der M.-H. Eisenbahn umgetauscht werden und zwar:

2 Actien Lit. A. bis 1/7. 82 gegen 4% Consols zum Nominalbetrage von 900 ℳ

8 Actien Lit. B. bis 1/10. 82 gegen 4% Consols zum Nominalbetrage von 2100 ℳ

[8]) Die Actien-Coupons der Südnordd. Verb.-Bahn (Pardubitzer) werden bis incl. 1. Januar 1882 nicht baar eingelöst, sondern es werden dem Ueberbringer 5 pCt. Obligationen der V. Emiss. und zwar für je 25 Stück Coupons eine auf 100 fl. öst. Währ. lautende Obligation, bezw. für eine geringere Anzahl von Coupons Anweisungen auf den entfallenden Theilbetrag einer Obligation ausgefolgt. (Beschluss der 25. Generalversammlung vom 29. April 1878.)

[9]) 5% Zinsen abzüglich Stempel 2,8 Kr. pro Coupon.

[10]) Für die Jahre 1878, 1879 und 1880 wurden die Actienzinsen in der Weise bezahlt, dass für jeden auf 5 fl. Silber lautenden, am 1. Juli und 1. Januar jeden Jahres fälligen Actien-Coupon 2/86 der auf 200 fl. Silber lautenden Prioritäts-Obligationen II. Emission ausgefolgt wurde; seit 1. Juli 1881 werden die Actien-Coupons voll und baar eingelöst.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 4. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzhand-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinheerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Anflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Januar 1882.

Dieser Nummer liegt No. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt: Gehörsstörungen des Locomotivpersonals und deren Einfluss auf die Betriebssicherheit der Eisenbahnen. — Todtenschau von 1881. — Wilhelm Hellwag †. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich und Italien. — Italienische Correspondenz. — Dänische Staatsbahnen in Jütland und auf Fühnen. — Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen pro November 1881. — Sedlaczek's elektrische Locomotivlampe. — Haftpflicht. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Submissionen. 3. Submissions-Resultate. — Privat-Anzeigen.

Gehörsstörungen des Locomotivpersonals und deren Einfluss auf die Betriebssicherheit der Eisenbahnen.

In der „Zeitschrift für Ohrenheilkunde von Knapp und Moos“ sind über diese Frage einige interessante Aufsätze von Professor Dr. Moos, Dr. H. Pollnow und Dr. D. Schwabach veröffentlicht, welche in einer kürzlich im Verlage von J. F. Bergmann in Wiesbaden erschienenen Broschüre zusammengestellt worden sind. Professor Dr. Moos in Heidelberg kommt zu dem Resultat, dass bei den Locomotivführern und Heizern bald früher, bald später eine Erkrankung des Gehörorgans mit bedeutender Verminderung der Hörschärfe, und zwar in der Regel auf beiden Seiten, durch die Ausübung ihres Berufes stattfinde, möglicherweise eher und früher bei denjenigen, welche ihren Dienst in Gebirgsbahnen verrichten, als bei solchen, die vorzugsweise auf Bahnen in der Ebene fahren.

Diese erworbene Schwerhörigkeit erscheine mit Rücksicht auf die Signalordnung gefährlicher, als die Farbenblindheit, „denn bei dieser handelt es sich um einen angeborenen Zustand, welcher sich präcise schon vor der Indienststellung constatiren lässt, bei jener dagegen um eine langsame schleichende, oft dem Träger des Leidens unbewusste, erworbene Krankheit, von der er oft selbst sich erst bewusst werde, wenn durch einen Zufall, z. B. durch eine Erkältung oder durch eine Verletzung die Hörschärfe auf einer oder auf beiden Seiten noch mehr abnimmt oder völlig vernichtet wird.“

In welchem Procentverhältniss diese Erkrankung des Gehörorgans stattfinde, könne erst durch vielfache statistische Erhebungen und Untersuchungen festgestellt werden. Die Thatsache an sich stehe fest und selbst wenn sich dieselbe als eine verhältnissmässig seltene Ausnahme herausstellen sollte, so bleibe sie wichtig genug, denn die Ausnahme bringe die Gefahr. Im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes schlägt Professor Dr. Moos vor, alle Locomotivführer und Heizer vor ihrer festen Anstellung und demnächst mindestens alle zwei Jahre in Bezug auf ihr Gehörvermögen eingehend durch einen Gehörarzt zu untersuchen. — Infolge dieser Anregung sind im Anfang des Jahres 1881 alle bei der Betriebswerkmeisterei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin im Locomotivdienst beschäftigten Beamten und Arbeiter (im Ganzen 160) auf ihre Hörfähigkeit untersucht worden, wobei 34 Personen, also etwa 21 pCt., und unter 106 Maschinisten 33 als schwerhörig befunden sind, also 20,25 pCt. Auch ergab sich, dass mit der Zahl der Dienstjahre die Gehörsstörungen an Hartnäckigkeit und Häufigkeit zugenommen hatten. Dagegen wird die Frage, ob die Gehörsstörungen des Locomotivpersonals Gefahren für die Sicherheit des Betriebes in sich bergen, auf Grund practischer Untersuchungen in Bezug auf die in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebenen akustischen Signale von Dr. H. Pollnow in der erwähnten Broschüre dahin beantwortet, dass, da an das Gehörsvermögen der Locomotivführer und Heizer keine hohen Anforderungen gestellt zu werden brauchen, selbst durch bedeutende Herabsetzung der Hörfähigkeit dieser Beamten die Betriebssicherheit der Eisenbahnen nicht gefährdet werde, und dass Locomotivführer und Heizer nach Ansicht der Eisenbahntechniker vollkommen ausreichend hören, so lange sie einer Unterhaltung in gewöhnlicher Sprechweise folgen können.

Ganz zu demselben Resultat kommt Geheime Sanitätsrath Dr. L. Güterbock*), welcher vor Kurzem infolge der durch Professor Dr. Moos angeregten Controverse auf Veranlassung der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn die sämmtlichen im Dienste der letzteren befindlichen Maschinisten (Führer und Heizer) auf ihr Hörvermögen prüfte.

Die Untersuchung der einzelnen Personen auf den Zustand ihres Gehörorgans wurde in der Art angestellt, dass sie in einer Entfernung von 5—6 m mit abgewandtem Gesicht die leise flüsternd ausgesprochenen Worte nachsprechen und dass sie die Anzahl der durch eine ganz leise tönende Pfeife (Flüsterpfeife) hervorgebrachten Töne angeben mussten. Je nach der Entfernung, in welcher die Worte resp. Töne mit Sicherheit wahrgenommen werden konnten, wurde das Hörvermögen beurtheilt.

Die Untersuchung ergab, dass unter den 182 Personen des gegenwärtigen activen Maschinenpersonals 27 oder 14,9 pCt. (von den 108 Locomotivführern 20 pCt., von 74 Heizern 6,7 pCt.) vorhanden waren, deren Hörvermögen abnorm vermindert war und zwar dass der Procentsatz der Schwerhörigen mit dem Dienstalter in der Art zunimmt, dass während unter den nur wenige Jahre im Dienste stehenden Maschinisten die Gehörsabnahme verhältnissmässig nur selten vorkommt, bei den 15—19 Jahre dienenden die Schwerhörigkeit fast ⅛ und von den über 20 Jahre dienenden mehr als die Hälfte befallen hat. Schon bei den 105 Maschinisten in den kräftigsten Lebensjahren zwischen 30 und 40 Jahren fanden sich ca. 8 pCt. Schwerhörige, von den zwischen 40—50 Jahren stehenden sogar ⅓.

Ueber den Grund der Minderung des Hörvermögens bei dem Locomotivpersonal sagt Dr. Güterbock in seinem sehr beachtenswerthen Aufsatz, in welchem er auch weiter über Untersuchungen betreffend das Sehvermögen, das Allgemeinbefinden und die Rigler'sche professionelle Maschinenkrankheit des Maschinenpersonals der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn berichtet:

„Dr. Moos weist auf die grellen Töne und complicirten Geräusche, welche die Maschine und der in Bewegung befindliche Eisenbahnzug (in erhöhtem Masse in tunnelreichen Gebirgsbahnen) hervorrufen, als eine besondere Veranlassung für die häufige Ohrenerkrankung des Maschinenpersonals hin. Wenn auch eine solche causale Einwirkung in einzelnen Fällen nicht zu läugnen ist, so scheint doch in den meisten Fällen die Ohrenkrankheit von einem Nasen- und Rachencatarrh auszugehen, für dessen Entstehung die Berufsthätigkeit des Maschinisten reichliche Gelegenheit bietet. In der That hatte ein grosser Theil des von mir auf sein Hörvermögen untersuchten und als schwerhörig befundenen Personals mehrfach an solchen Catarrhen von mehr oder minder grosser Intensität gelitten. Auch in den von

*) Der Gesundheitszustand der Maschinisten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, untersucht von Dr. L. Güterbock, Geheimer Sanitätsrath. Separatabdruck aus der Deutschen Vierteljahrsschrift für öffentliche Gesundheitspflege. Band XIV, Heft 1. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn. 1882.

Dr. Moos angeführten Fällen hat dieselbe Veranlassung vorgelegen. Ebenso giebt der ärztliche Bericht bei den meisten Schwerhörigen des Maschinenpersonals der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als Ursache der Ohrenkrankheit die Fortleitung vom Nasen- und Rachencanal an."

Wie Dr. Pollnow widerspricht Dr. Güterbock der von Dr. Moos aufgestellten Behauptung, „dass diese erworbene Schwerhörigkeit mit Rücksicht auf die Signalordnung gefährlicher als die Farbenblindheit sei und sociale Gefahren in sich berge." Die Farbenblindheit ist deshalb mit vollem Recht als ein solches Leiden erkannt worden, das den damit behafteten für den activen Eisenbahndienst vollkommen untauglich macht, während mit Schwerhörigkeit behaftete Locomotivführer und Heizer wegen dieses Leidens nicht als dienstuntauglich zu betrachten sind.

Todtenschau von 1881.

Das abgelaufene Jahr hat wieder eine grosse Zahl von Männern aus allen Branchen des Verkehrswesens uns durch den Tod entrissen. Aus einer umfassenderen Uebersicht der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" heben wir folgende Todesfälle hervor. Es sind verschieden: Am 1. Januar J. Paukner, Generaldirectionsrath der Bayerischen Staatseisenbahnen, in München, 68 Jahre alt. Am 12. Januar: J. Heberlein, Obermaschinenmeister a. D., Erfinder der nach ihm benannten Schnellbremse, in München. Am 17. Februar: Karl R. von Ruppert, pens. Baudirector der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft, ausgezeichnet als Eisenbahningenieur und Brückenconstructeur, im 68. Lebensjahre. Am 21. Februar: Karl R. von Maffei, Besitzer der grossen Maschinenfabrik in Hirschau bei München, 72 Jahre alt. Am 18. April: Max Maria Freiherr von Weber, hervorragender Eisenbahningenieur und ausgezeichneter Eisenbahnschriftsteller, einst Sächsischer Regierungsrath und Eisenbahndirector, zuletzt Geheimer Regierungsrath im Preussischen Handelsministerium zu Berlin, im 59. Lebensjahre. Am 21. Mai: A. Scott, Präsident der Grossen Pennsylvania Eisenbahn, ein Amerikanischer Selfmadman, Förderer von Humanitäts- und Bildungsanstalten. Am 22. Mai: Karl Czadek, Oberingenieur und Stationsvorstand der Kaiser Ferdinands Nordbahn. Am 27. Mai: L. von Bermann sen., Chef der Materialverwaltung der Südbahn, im 63. Lebensjahre, Wien. Am 31. Mai: Henry Pease, mit seinem Vater Edward Pease Gründer der Stockton-Darlington Bahn, der älteste Eisenbahndirector der Welt, zu London, 75 Jahre alt. Anfangs Juli: Mr. Mason, Erfinder der Stahlfeder, Sohn eines armen Arbeiters, zuletzt berühmt durch grossartige Acte der Wohlthätigkeit, gestorben in Birmingham. Am 10. Juli: François Bartholony, Ehrenpräsident der Orléansbahn, thätiger Begründer des Französischen Eisenbahnnetzes, Verfasser zahlreicher Abhandlungen über Eisenbahnwesen, zu Genf im 85. Lebensjahre. Am 15. Juli: Friedrich Schey, Chef des gleichnamigen Wiener Bankhauses, Präsident des Verwaltungsrathes der Kaiserin Elisabethbahn und der Wiener Handelsakademie, Directionsmitglied mehrerer anderer Institute, bekannt als Kunstmäcen, gestorben in seinem Landhause zu Lainz bei Wien im 66. Lebensjahre. Am 15. October: Karl Freiherr von Korb-Weidenheim, Statthalter von Mähren, Güterbesitzer, vom 12. August 1879 bis 26. Juni 1880 Oesterreichischer Handelsminister, gestorben im 46. Lebensjahre. Am 30. October: Mathias Ritter von Schönerer, Civilingenieur und Gutsbesitzer, einer der ersten Bauunternehmer zu Beginn der Eisenbahnaera in Oesterreich sowie beim Baue der Semmeringbahn, gestorben zu Wien im 74. Lebensjahre. Am 2. November: Commodore Raphael Rubattino, Gründer der Italienischen Dampfschifffahrtsgesellschaft gleichen Namens, Förderer des Seehandels von Genua und ganz Italien, gestorben auf seinem Landsitze bei Genua. Am 14. November: Josef Ritter von Kress, Generaldirector der Buschtěhrader Eisenbahn, einer der hervorragendsten Oesterreichischen Eisenbahntechniker, gestorben zu Prag im 64. Lebensjahre. Am 9. December: Dr. Karl Culmann, Professor am Polytechnikum in Zürich, früher Sectionsbauingenieur der Bayerischen Staatsbahnen, Begründer der graphischen Statik, gestorben zu Zürich im 61. Lebensjahre. Am 16. December: A. H. Kessner, früher Civilingenieur in Wien, Generaldirector der Brasilianischen Central Railway Company, gestorben zu Bahia im 40. Lebensjahre.

Ferner sind im Jahre 1881 gestorben: Franz Mraz, Generaldirector der Prag-Duxer Bahn; Johann Grillmayer, Oberösterreichischer Grossindustrieller; Adolf Ritter von Herz, Präsident des Rumänischen Comités der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn.

Wilhelm Hellwag †.

In der Nacht vom 3. zum 4. Januar d. J. ist in Wien der ehemalige Oberingenieur der Gotthardbahn Wilhelm Hellwag gestorben, wenige Tage, nachdem der Gotthardtunnel, zu dessen Gelingen er so wesentlich beigetragen hatte, dem Verkehr übergeben worden. Auch auf die Entwicklung des neueren Eisenbahnbaues in Oesterreich hat Hellwag als Baudirector der Oesterreichischen Nordwestbahn einen hervorragenden Einfluss genommen. Der „Oesterr. Eisenb.-Ztg." entnehmen wir über das Wirken Hellwag's folgende Notizen:

„Unter Hellwag's fachwissenschaftlichen Publikationen sind hervorzuheben seine „Eisenbahnbaunormalien für die K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn aus den Jahren 1868 bis 1875" (Leipzig 1876), „die Bahnaxe und das Längenprofil der Gotthardbahn nebst approximativem Kostenanschlag und die Ursachen der Ueberschreitung des Kostenanschlages der Tessinischen Bahnen" (Zürich 1876) und „Technische und finanzielle Vorbedingungen zur Reconstruction der Gotthardbahn" (Zürich 1878).

Hellwag war am 18. September 1827 zu Eutin in Oldenburg geboren. Er studirte an der Universität in Kiel und von 1851 an, nachdem er als Offizier den Krieg in Schleswig-Holstein gegen Dänemark mitgemacht, am Münchner Polytechnikum. Nach Beendigung seiner Studien kam er in die Schweiz und fand daselbst bei dem Baue der von Etzel ausgeführten Schweizerischen Centralbahn Beschäftigung. Als Etzel im Jahre 1857 nach Oesterreich übersiedelte, um die Leitung der Franz-Josef-Orientbahn zu übernehmen, wurde auch Hellwag bei diesem Baue als Sectionsingenieur in Stuhlweissenburg verwendet. Nach Verschmelzung der Franz-Josef-Orientbahn mit der Südbahngesellschaft arbeitete er in Etzel's Centralbureau in Wien, von wo er im Jahre 1861 nach Innsbruck kam und der dortigen Bauleitung der Brennerlinie zugewiesen wurde. Nach Vollendung dieser Linie wurde Hellwag von den Concessionären der Oesterreichischen Nordwestbahn mit der Tracirung und später auch mit der Bauleitung der geplanten Linie betraut.

Noch vor der gänzlichen Vollendung des mit der Nordwestbahn später verbundenen Elbenetzes liess er sich nach Gerwig's Abgange von der Stelle als Oberingenieur der Gotthardbahn bewegen, diese Stelle zu übernehmen, welche er durch längere Zeit bekleidete. Unter seiner Leitung wurde das Detailproject der Linie durchgeführt, bei welchem die bekannte bedeutende Ueberschreitung der früher berechneten Bausumme stattfand, und die von Deutschland, Italien und der Schweiz beschlossenen Modificationen des ersten Projectes vollendet. Bevor jedoch der Bau der eigentlichen Zufahrtlinien zum Gotthardtunnel begann, entstand zwischen Hellwag und der damaligen Direction ein Conflict, welcher seinen Rücktritt von dieser Stelle veranlasste; in dem darauf folgenden Processe wurde ihm eine sehr beträchtliche Entschädigung zugesprochen.

Aus der Schweiz kehrte Hellwag nach Oesterreich zurück und wurde Bauunternehmer. Er übernahm in Verbindung mit anderen Persönlichkeiten von der Ungarischen Regierung die Kaibauten in Szegedin, eine Arbeit, welche ihm allen Anscheine nach ausserordentliche Schwierigkeiten bereitet hat, und die heute noch unvollendet ist. Hellwag war nicht blos ein eminenter Fachmann, dessen ausgebreitetes Wissen zu vielen Expertisen herangezogen wurde, er war auch ein wohlwollender, echt männlicher Charakter, der es verstand, zugleich Meister und Freund seiner zahlreichen Mitarbeiter zu sein, und viele der Letzteren verdanken ihre späteren Erfolge seiner Anregung."

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 8. Januar 1882. (Staatseisenbahnbetrieb. Sequestrationsgesetz. Finanzieller Effect. Neue Bahnen. Triest-Fiume. Maschinenprüfung. Fahrpreise auf den Karten. Oberstgerichtliche und schiedsrichterliche Entscheidung. Steinbach's internationales Transportrecht. Journalrevue. Coursnotiz.)

Weder der Staats-Eisenbahnbetrieb noch der Staatseisenbahn-Betrieb soll durch die neue K. K. Direction geführt werden. Dieser Behörde ist also weder der gesammte vom Staate geführte Eisenbahnbetrieb unterstellt, noch hat sie als Betriebsdirection sämmtlicher Staatseisenbahnen zu fungiren; sie ist vorläufig die Umwandlung der Generaldirection der Elisabeth Westbahn in eine staatliche Administration. Wir haben nunmehr drei Gruppen von Eisenbahnen, welche den Eigenthums- oder Betriebsverhältnissen nach, oder in beiden Beziehungen verstaatlicht sind, und zwar: 1. reine Staatsbahnen (Eigenthum und Betrieb staatlich): die Niederösterreichischen Staatsbahnen, die Dalmatiner Bahn, die Linie Tarvis-Pontafel und Braunau-Strasswalchen 322,1 km; 2. Privatbahnen in Staatsbetrieb: die Elisabethbahn, Rudolfbahn und Albrechtbahn 1 922,5 km; 3. Staatsbahnen im Privatbetriebe: die Dniesterbahn, Linie Tarnow-Leluchow, die Istrianer Bahn, die Linie Unterdrauburg-Wolfsberg, Mürzzuschlag-Neuberg, Rakonitz-Protivin, Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal, die Donau-Uferbahn, endlich die Linien Bodenbach-Reichsgrenze und Kufstein-Landesgrenze 656,0 km. Diese 18 Linien, welche zusammen die Länge von 2 900,6 km haben, stehen unter 10 verschiedenen Verwaltungen oder einzelnen Betriebsleitern, darunter zwei ausländischen Staatsbahnverwaltungen (die Bayerische für die Linie Kufstein-Landesgrenze und die Sächsische für die Linie Bodenbach-Reichsgrenze). Das in den letzten Tagen verbreitete unsinnige Gerücht, der Staat wolle alle ihm gehörigen Linien an eine Actiengesellschaft (die Länderbank) verpachten, bedarf keiner Widerlegung. Dagegen wird daran gearbeitet, den Beamten der Staatseisenbahnen auch den Charakter von Staatsbeamten

d. i. die lebenslängliche Anstellung, gegenüber der dreimonatlichen Amovibilität bei den Privatbahnen, zu gewähren. Auch soll ein Eisenbahnrath nach Deutschem Muster geschaffen werden, um den bisherigen Verwaltungsrath zu ersetzen.

Die Sequestration der Alföldbahn, die das östliche Netz der Ungarischen Staatsbahnen und die Theisslinie mit der im Bau begriffenen Pest-Semliner Bahn und diese letztere mit der Dalja-Broder Bahn verbindet, wird als demnächst bevorstehend signalisirt; doch soll auch die Eventualität einer factischen Erwerbung dieser und noch einiger anderer garantirter Linien ins Auge gefasst sein, da man von der blossen Sequestration wohl administrative und betriebstechnische Vortheile, nicht aber den gewünschten Einfluss auf die Tarifbestimmung erwarten darf. Die öffentliche Meinung in Ungarn neigt stark dem reinen Staatsbahnsystem zu, wozu die liberale, den Bedürfnissen des Landes in jeder Beziehung entgegenkommende Tarifpolitik der dortigen Regierung nicht wenig beiträgt.

Der finanzielle Effect des Uebergangs der Eisenbahnen in den Staatsbesitz wird eifrig ventilirt. Sicher ist, dass damit eine ganze Serie von Werthpapieren, nämlich Eisenbahnactien und Prioritäten vom Effectenmarkte verschwinden und dass das Anlage suchende Capital, welches die vom Staate gebotene Verzinsung für zu gering befindet, sich anderen Papieren zuwendet. Werden aber diese für zu theuer gehalten, dann entsteht ein naturgemässer Drang nach der Schöpfung von neuen Werthen. Die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung nöthigt also zu dem, was man andererseits so gern vermeiden möchte, zur Wiederaufnahme der Gründerthätigkeit. Wird diese den Anforderungen des Publikums nicht entsprechen, so müssen eben die alten Werthe durch dasselbe gesucht und im Course gesteigert werden.

Der Reihe nach wurden folgende neue Linien im Jahre 1881 in Betrieb gesetzt:

Tag der Eröffnung		In Oesterr. Kilometer	In Ungarn Kilometer
6. Januar	Czaslau - Zleb und Skowitz - Wrdy-Buczic (Localbahngesellschaft) . .	10,81	—
1. April	Vrpolje - Strizivojna - Samac (Ungarische Staatsbahn)	—	19,83
30. „	Linz-Kremsmünster (Kremsthalb.) .	34,65	—
7. August	Wien - Pitten (Wien - Aspanger Bahn)	54,—	—
18. „	Kaschitz-Schönhof (Kaschitz-Schönhofer Localbahn)	4,18	—
5. Septbr.	Borosjenö-Borossebes-Buttyn (Arad-Köröstbalbahn)	—	27,66
15. „	Apahida-Dees (Szamosthalbahn) . .	—	45,20
16. „	Totmegyer-Neutra - Gross-Tapolcsany (Staatseisenbahngesellschaft) . . .	—	33,70
4. October	Chodau-Neudek (Localbahnges.) . .	14,—	—
5. „	Bozen-Meran (Bozen-Meraner Bahn)	31,70	—
24. „	Kremsier-Zborowitz (Kremsierer B.)	16,50	—
25. „	Peczek-Zasmuk und Kaurzim-Swoischitz (Localbahngesellschaft) . . .	23,90	—
25. „	Zleb-Zawratik (Localbahngesellsch.)	7,20	—
28. „	Pitten-Aspang (Wien-Aspanger B.) .	20,40	—
15. Novbr.	Nimburg-Gitschin (Böhmische Commerzialbahnen)	44,10	—
20. „	Smidar-Hochwessely (Localbahnges.)	7,80	—
26. „	Prag - (Nussle-)Modrzan (Böhmische Commerzialbahnen)	12,50	—
18. Decbr.	Stauding-Stramberg (Stauding-Stramberger Localbahn)	19,50	—
	Zusammen	301,24	126,39

Das gesammte Eisenbahnnetz der Monarchie erfuhr hiernach im Jahre 1881 einen Zuwachs von 427,63 km, darunter 76,1 km Localbahnen, und erreichte somit eine Ausdehnung von 11 834 km. Von den im Jahre 1881 concessionirten Oesterreichischen Localbahnen befinden sich nun noch 379,4 km im Baue; rechnet man die Galizische Transversalbahn im Ausmasse von 407 km, ferner die Arlbergbahn mit 136,6 km hinzu, so stellt sich in Oesterreich die Länge der im Baue befindlichen Bahnen auf 923 km.

Der Triest-Fiumer Conflict wird vom Ungarischen Fachblatte einerseits als eine irrelevante Differenz zwischen der Ungarischen Staats- und der Südbahn, andererseits als hochwichtige Principienfrage zwischen beiden Regierungen dargestellt. Nach dem Ankauf der Linie Agram-Karlstadt hatte die Ungarische Regierung zum Ziele der Emancipation des Seeverkehrs die beiden Wege vor sich, entweder Sissek-Karlstadt zu bauen, oder auf Grund der 14 pCt. Entfernungsdifferenz der St. Peterer und Karlstadter Relation der Südbahn mit ihr ein Cartell zu schliessen und sie dafür mit der 40 pCt. Quote zu entschädigen. Der verspätete Einspruch, der gegen diese gewählte Beseitigung der Concurrenz zwischen den genannten Bahnen seitens der Oesterreichischen Regierung erhoben wurde, beruhe auf deren Uebereinkommen mit der Südbahn, dass sie von ihren Ungarischen Stationen zu gleichen Gesammtsätzen nach Triest und Fiume ungeachtet der 14 km Differenz transportiren müsse; dieses Uebereinkommen werde wieder von der Ungarischen Regierung nicht anerkannt. Zwischen den beiden Fällen der Nichtanerkennung sei aber ein grosser Unterschied; Ungarn habe keinen meritorischen oder formellen Rechtsverstoss begangen. Werde das Cartell nicht in Wirksamkeit treten, was schon zu Neujahr geschehen sollte, so sei ausser dem eventuellen Entschädigungsanspruche ein heftiger Tarifkampf zu gewärtigen, welchem Ungarn um so ruhiger entgegensehe, als die Pest-Fünfkirchener Linie schon zum Herbst fertig wird und Sissek-Karlstadt sehr bald hergestellt werden kann. (Indessen ist ein friedlicher Ausgleich zwischen den beiden Regierungen in Verhandlung, welcher die Südbahn aus diesem unangenehmen Conflict befreit und die Interessen beider Hafenstädte gleichmässig wahrt. Anmerkung des Referenten.)

Eine von der Generalinspection der Eisenbahnen vorgenommene eingehende Prüfung der Constructionsverhältnisse jener Maschinen, welche auf mehreren Eisenbahnen, namentlich während der Sommerperiode, wegen nicht ausreichender Anzahl der vorhandenen Schnellzugmaschinen zur Beförderung schnell verkehrender Züge in Verwendung kommen, hat ergeben, dass diese Maschinen keineswegs in vollem Masse jenen Anforderungen entsprechen, welche im Interesse der Verkehrssicherheit an dieselben erfahrungsgemäss gestellt werden müssen. Es wurden daher die Verwaltungen der betreffenden Bahnen von der Generalinspection dringend aufgefordert, für die sofortige Beschaffung einer genügenden Anzahl von Locomotiven, welche den bei den einzelnen Zügen jeweils in Betracht kommenden grössten Fahrgeschwindigkeiten völlig entsprechen, die geeignete Vorsorge zu treffen, und wurde ferner angeordnet, dass die E l i s a b e t h b a h n die sofortige Ergänzung der bereits vorhandenen Eilzugmaschinen auf die nothwendige Anzahl vorzunehmen, beziehungsweise die verkehrenden Schnellzüge mit continuirlichen Schnellbremsen zu versehen habe und die bereits eingeführten bei den Schnellzügen durchweg in Anwendung zu erhalten seien.

Die Angabe der Fahrpreise auf den Personenfahrkarten wird von dem betreffenden Comité der nächsten Directorenconferenz zur Annahme dahin empfohlen, dass nach Verbrauch der vorhandenen alten Billetvorräthe der Fahrpreis mit dem Zusatze „in Silber" auf jedem Billet inclusive (Ungarischer) Transportsteuer und ärarischer Stempelgebühr in Einem Betrage, und zwar gesondert für das halbe und für das ganze Billet, gedruckt werde. Falls in der Folge wieder ein Silberagio zur Anwendung kommen sollte, wird dann nicht mehr der auf dem Billet aufgedruckte Fahrpreis, sondern die neben dem Cassenfenster affichirte Fahrpreistabelle gelten; bei den directen Billets nach ausländischen Stationen wird der Fahrpreis mit Rücksicht auf die Valutaschwankungen nur in der betreffenden ausländischen Goldwährung, Mark, Francs u. s. w. aufgedruckt werden. Durch diese neue Einrichtung, welche übrigens bei einigen Bahnen (Kaiserin Elisabethbahn, Ungarische Staatsbahnen) schon seit Jahren besteht, wird einem lang gehegten und berechtigten Wunsche des Publikums entsprochen und der Anlass zu mannigfachen Beschwerden gegenüber den Bahnverwaltungen beseitigt, daher die Annahme dieses Antrages kaum zu bezweifeln ist.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 30. November 1881 wird eine Eisenbahngesellschaft durch das Aussprühen zündender Funken aus der Locomotive ersatzpflichtig und zwar zur Hälfte des Schadens dann, wenn dem Beschädigten selbst durch das Stehenlassen von hohem und dürrem Grase ein Verschulden zur Last fällt. Nach den Motiven ist die blosse Anwendung einfacher Siebfunkenapparate nicht hinreichend, um die Eisenbahn vor Verschulden zu schützen; durch zweckentsprechende Massregeln und Apparate kann zwar nicht der Funkenflug überhaupt, wohl aber das Fliegen zündender Funken vermieden werden; die behördliche Untersuchung und Zulassung der betreffenden Locomotive zum Verkehrsbetriebe kann die Eisenbahnunternehmung nicht von der Anwendung jener Vorkehrungen entbinden, durch welche nach dem Sachverständigenbefunde das Ausfliegen zündender Funken gänzlich vermeidbar ist. Die erwähnte Sorglosigkeit des Beschädigten kann die Bahnunternehmung endlich nicht entlasten, da sie zur möglichsten Aufmerksamkeit verpflichtet war.

Das Wiener Eisenbahnschiedsgericht hat wieder entschieden, dass bei Verfrachtung von Getreide Russischer Provenienz, welches im gebrochenen Verkehre via Brody nach dem Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarife befördert wird, die Karl-Ludwigbahn verpflichtet ist, den Betrag von 6 fl. 48 kr., welchen sie bei der Beförderung von Brody aus als Frachtgebühr für die Strecke Schnittpunkt Brody einhebt, zu restituiren. Es handelt sich hier im Wesentlichen um die Interpretirung folgender in dem betreffenden „Artikeltarife" der Karl-Ludwigbahn aufgenommenen Bestimmung: „Die Oesterreichischen Streckensätze finden auch auf Getreidesendungen Anwendung, welche im directen oder gebrochenen Verkehre per Bahn oder per Achse aus Russland in Brody anlangen und von da nach einer

im Tarife genannten Oesterreichischen Verbandstation weiter befördert werden.“ Was nun den Fall selbst anlangt, so betrifft er zwei Getreidesendungen, welche im December 1879 von Olschanitza (Russland) nach Brody und von da innerhalb der für den gebrochenen Verkehr zulässigen Frist weiter nach Pardubitz befördert wurden.

Ueber internationales Transportrecht hielt Dr. Emil Steinbach, Sectionschef des Oesterreichischen Justizministeriums, im Club der Eisenbahnbeamten einen Vortrag, namentlich im Hinblick auf den zweiten Berner Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, zu dessen Berathung der Vortragende als einer der Delegirten der Oesterreichischen Regierung abgeordnet worden war. Der Redner besprach zuerst die Schwierigkeiten, welche einem solchen Werke von vornherein gegenüberstehen und betonte, dass nur bei gegenseitigem Entgegenkommen und bei allseitig vorhandener Absicht, auf den Resultaten der eigenen Rechtsentwickelung nicht allzu hartnäckig zu bestehen, ein günstiges, die Interessen des Verkehrs förderndes Resultat, erreicht werden könne. An der Hand des neuesten Entwurfes zeigte der Vortragende sohin in Betreff der Hauptpunkte desselben auf welche Weise man getrachtet habe, einen gemeinsamen, für alle Theile annehmbaren Boden zu gewinnen. Unter diesem Gesichtspunkte erörterte Dr. Steinbach zunächst die den Eisenbahnen aufzuerlegende Verpflichtung des directen Transportes ins Ausland und der damit verbundenen Creditgewährung an ausländische Bahnen, sowie die Bestimmungen des Entwurfes, welche den Zweck verfolgen, den Eisenbahnen gegen die Folgen dieser Verpflichtung die erforderliche Sicherheit zu gewähren. Ferner das Verhältniss des internationalen Transportes im Sinne des Entwurfes zum internen Transporte und zu den Verbandtarifen, weiter die Refactienfrage, die verschiedenen Formen der Frachtbriefduplicate, die Abrechnung der Eisenbahnen untereinander, und endlich die Haftpflicht. Namentlich in der letzteren Frage stimmten die Ausführungen des Redners über die Bedeutung der Bestimmungen des Berner Entwurfes vollständig mit dem überein, was in dieser Hinsicht in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ vertreten wurde. Von den eingehend besprochenen Artikeln des Berner Vertrages bezeichnete Redner Art. 1 über die Anwendbarkeit dieses internationalen Uebereinkommens als die Ebnung des Bodens zu den nothwendigen Compromissen; Art. 11 über Refactien keineswegs als ein juristisches Meisterwerk; Art. 15 und 16 über das Verfügungsrecht bezüglich der transportirten Güter als berechtigtes Streben, den todtgeborenen Ladeschein unseres Handelsgesetzes durch ein Analogon des Connossements im Seeverkehr zu retten, endlich Art. 38 und 40 über die Haftung als besonders consequent rücksichtlich der Werthbemessung des Gutes nach dem Aufgabeorte. An dem nicht enden wollenden Beifall für diese Ausführungen schloss sich der Dank des Vorsitzenden mit dem treffenden Ausdruck dafür an, einer so trockenen Materie wie der des Betriebsreglements durch die zahlreichen geistvollen Appercus, durch die bei aller Gründlichkeit launige, ja humorvolle Darstellung so viele heitere Momente abgewonnen zu haben. (Wir werden unsere Leser auch auf die stenographische Wiedergabe dieses ausgezeichneten Vortrages in der Eisenbahnzeitung s. Z. besonders aufmerksam machen.)

In der hiermit eröffneten Journalrevue heben wir den Aufsatz des Redacteurs Engelhard der „Eisenbahnzeitung“ (No. 1) über Familienhäuser besonders hervor; die pecuniären und socialen Vortheile des Englischen Systems werden überzeugend dargethan, wobei unsere „Zinskasernen“ allerdings schlecht wegkommen. — Beamter Englisch der Elisabeth Westbahn zeigt (No. 2) die Zweckmässigkeit der auf einigen Bahnen bereits eingeführten combinirbaren Rundreisebillets und die Vervollkommnung derselben; eine objective Darstellung bezüglich der continuirlichen Bremse von Westinghouse und „der Zugverkehr auf den Sächsischen Hauptstationen“ schliesst sich daran. — Im „Oesterreichischen Centralblatt für Eisenbahnen“ (No. 1) leitet Professor Stein das neue Jahr mit der geistreichen Besprechung der das Bahnwesen berührenden 3 Fragen: Tramways, Wasserstrassen und Elektricität ein; No. 2 bespricht ausführlich die Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1880. — Im „vasuti köslöny“ tritt ein Eisenbahnbeamter für die weitere Magyarisirung der Ungarischen Eisenbahnen und der mit denselben in Verbindung stehenden Partheien ein.

Trotz des Rückganges der Creditactien, von welcher die Coursnotirungen der verflossenen Woche beeinflusst wurden, behaupteten sich die Bahnwerthe doch so ziemlich. Nordbahn stieg auf 2600 in Folge fortgesetzter Kaufaufträge; Franz-Josef erreichte endlich den Paricours entsprechend den vorzüglichen Einnahmen; das Gesammtplus von 1⅓ Millionen Gulden Einnahmen des Jahres 1881 gegen das Jahr 1880 kam der Oesterreichischen Staatsbahn (325,25) wegen erfolgter Realisirungen nicht zu statten; Gerüchte über staatliche Pachtverhandlungen mit der Südbahn vermochten sie doch nicht über 147 zu heben.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich und Italien.

Das „Wiener Fremdenblatt“ schreibt: „Während in Ungarn und in neuerer Zeit auch in der Oesterreichischen Reichshälfte die Verstaatlichung der Schienenwege, dem Beispiele Deutschlands folgend, zum leitenden Princip erhoben und dasselbe mit grossen finanziellen Opfern auch durchgeführt wird, ist man z. B. in Frankreich im Allgemeinen entschieden gegen den Staatsbetrieb der Eisenbahnen, obschon dort von Seite der Regierung gegenwärtig der Ankauf der Eisenbahnen angestrebt wird. Erst jüngst hat Herr Leon Say, der Präsident des Französischen Senats und eine Capacität ersten Ranges in wirthschaftlichen Dingen, sich entschieden gegen den Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat ausgesprochen, indem er die wirthschaftlichen und finanziellen Nachtheile einer solchen Transaction beleuchtet. Derselbe meint u. A., dass zu jeder Zeit die Verstaatlichung der Eisenbahnen und ihr Betrieb im Wege der Regie einen schweren wirthschaftlichen Fehler darstellen würde, dass sie aber jetzt mehr als das, ja völlig ein Schlag für das öffentliche Vermögen bedeuten würde. Bekanntlich hat Gambetta die Eisenbahnverstaatlichung nach Deutschem Muster in sein Regierungsprogramm aufgenommen. Ob derselbe damit trotz seiner Energie durchdringen wird, mag vorläufig dahingestellt bleiben. Bemerkenswerth ist auch das Vorgehen Italiens, welches Land erst vor Kurzem die Eisenbahnverstaatlichung im grossen Style durchführte, und wo die bisher mit dem Staatsbetrieb erzielten Erfolge nichts weniger als ermuthigend sind. Die Italienische Regierung hat zum Behufe der Eruirung der Zweckmässigkeitsfrage bekanntlich eine Enquêtecommission einberufen, und dieselbe kam nach eingehendem Studium zu dem Resultate, dass der Privatbetrieb der Eisenbahnen dem Staatsbetriebe vorzuziehen sei. Merkwürdig ist es, dass das Land der Centralisation in der Verwaltungsreform (Frankreich) und das Land der Decentralisation in diesem Punkte übereinstimmen, eine Erscheinung, die beachtenswerth ist, und woraus hervorgeht, das eine Ueberstürzung in der Verstaatlichungsaction wegen der daraus möglicherweise entstehenden Consequenzen, die später gewiss zu Tage treten werden, nicht geboten erscheint.“ Das Staatsbahnsystem allein thut es freilich nicht; es muss sich auch auf eine rationelle und öconomische Verwaltung stützen.

Italienische Correspondenz.

Erhöhung des Capitals der Südbahn. Die „Gazz. Ufficiale“ vom 15. December 1881 veröffentlicht ein Königliches Decret, durch welches die Vermehrung des Capitals der Italienischen Südbahngesellschaft von 100 Millionen Lire, getheilt in 200 000 Actien zu je 500 Lire, auf 180 Millionen Lire, getheilt in 360 000 Actien à 500 Lire genehmigt wird. In den weiteren Vollzugsbestimmungen ist noch gesagt, dass die neuen Actien zum Preise von 450 Lire pro Stück ausgegeben werden sollen, zu welchem Preise der Staat die Actien im Falle des Ankaufes der Südbahn in Gemässheit der abgeschlossenen Verträge übernehmen wird. Die Besitzer der alten Actien haben in Bezug auf den Erwerb der neuen Actien ein Vorzugsrecht im Verhältniss zu ihrem Actienbesitz, vorausgesetzt, dass sie dieses Recht binnen 30 Tagen nach Publication des Gesetzes geltend machen.

Staatsbetrieb. Die „Gazz. Ufficiale“ vom 29. December 1881 veröffentlicht das vom Parlament genehmigte Gesetz über den provisorischen Betrieb der Oberitalienischen und der Römischen Bahnen. Nach diesem Gesetze soll der in Gemässheit des Gesetzes vom 8. Juli 1878 vom Staate übernommene Betrieb der Oberitalienischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1882 bis zum 31. December 1882 nach den im letzteren Gesetze gegebenen Bestimmungen fortgeführt werden. Ferner soll vom 1. Januar 1882 ab und bis zum Schlusse dieses Jahres der Betrieb der durch das Gesetz vom 29. Januar 1880 angekauften Römischen Bahnen durch den Staat erfolgen. Für die Verwaltung dieser letzteren Bahnen soll ein aus 10 Mitgliedern bestehender Verwaltungsrath (consiglio d'amministrazione) errichtet werden, welcher dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellt wird und dessen Mitglieder durch Königliches Decret ernannt werden.

Die Ueberlieferung der Verwaltung der Römischen Bahnen an die Königlichen Beamten fand am 3. Januar cr. in Florenz statt.

Eisenbahnrath. Die „Gazz. Ufficiale“ vom 30. December 1881 veröffentlichte ein Königliches Decret, betreffend die Zusammensetzung des Eisenbahnrathes (Consiglio delle strade ferrate). Nach diesem Decrete soll der „Eisenbahnrath“ zusammengesetzt sein aus: dem Minister der öffentlichen Arbeiten als Präsident; dem Generalsecretär des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, dem Generaldirector der Eisenbahnen, dem Generalverwalter des Staatsschatzes, zwei Staatsräthen, drei Inspectoren vom Civilgeniecorps und einem der Armee angehörigen höheren Officier.

Tunnel unter der Meerenge von Messina. Die Erwägungen, welche zu der in diesem Blatte bereits erwähnten Idee der Untertunnelung der Meerenge von Messina geführt haben, sind, Italienischen Zeitungen zufolge, besonders die nachstehenden: Der Bau der nach dem Gesetze über die Eisenbahnergänzungsbauten vom

29. Juli 1879 in Aussicht genommenen Eisenbahn Eboli-Reggio (an der Westküste von Calabrien entlang) wird etwa 200 Millionen Lire kosten und wird diese Eisenbahn, wenigstens für lange Zeit, keinen sehr lebhaften Verkehr haben. Es würde der Verkehr sich aber in sehr bedeutendem Masse heben, wenn diese Bahn mit dem Bahnnetze der Insel Sicilien verbunden würde. Es interessirt sich deshalb der Minister der öffentlichen Arbeiten in hohem Masse für die Verbindung des Bahnnetzes der Halbinsel mit dem Sicilianischen Netze durch Untertunnelung der Meerenge von Messina, deren Kosten auf 50 Millionen Lire geschätzt werden. Der Minister beabsichtige deshalb auch, bei dem Parlamente die Bewilligung der für die Voruntersuchungen erforderlichen Mittel zu beantragen.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und auf Fühnen.

(Rechenschaftsbericht über das Buchjahr vom 1. April 1880 bis ultimo März 1881.) Die Betriebsresultate kamen dem Vorjahre nahezu gleich. Einen geringen Ausfall brachte der Personenverkehr, 386 Kronen pro Meile, und zwar nur in Folge öfterer Stockung des gesammten Verkehrs während der Monate Januar, Februar, März durch heftige Schneestürme. Die Gesammtlänge der Bahnen betrug 113,5 Meilen. Befördert sind 2 660 391 Personen, welche 11 145 509 Meilen zurückgelegt haben, d. i. 4,19 Meilen jede Person (4,20 Meilen im Vorjahre). Vereinnahmt sind dafür 2 546 836 Kr. 03 Oere, mithin pro Bahnmeile 22 186 Kr. Auf jede beförderte Person kommen 0,95 Oere und auf die Meile 0,23 Oere.

Für 13 050 Ctr. Reisegepäckübergewicht sind 33 400 Kr. 94 Oere vereinnahmt. An Eilgut wurden 171 984 Ctr., an Stückgut 1 887 772 Ctr. und an Wagenladungsgütern 6 833 825 Ctr. transportirt. Ausserdem sind noch 19 752 Pferde, 80 913 Stück Hornvieh etc., 291 589 Stück Schweine, Ziegen, Hunde etc., 33 135 Stück Gänse und 873 Stück Fahrzeuge befördert worden. Das Gesammtgewicht der Güter- und Viehtransporte berechnet sich zu 9 951 340 Ctr., die 105 749 095 Meilen zurückgelegt haben. Jeder Centner hat 10,63 Meilen, gegen 10,48 im Vorjahr, zurückgelegt. Die Durchschnittsbelastung eines jeden Güterwagens betrug 45,22 Ctr. Aus dem Güter- und Viehverkehr sind in Rechnung gestellt: 2 456 341 Kr. 81 Oere. Auf die Bahnmeile kommen hiervon 21 544 Kr. Die Postbeförderung brachte 211 616 Kr. 51 Oere auf und aus sonstigen Einnahmen stammen 169 378 Kr. 67 Oere. Die Totaleinnahme stellt sich auf: 5 417 951 Kr. 56 Oere. Dem gegenüber stellen sich folgende Ausgaben: Centralverwaltung mit 218 810 Kr. 73 Oere; Betriebsabtheilung: Allgemeine Ausgaben 44 944 Kr. 87 Oere, Stationsdienst 792 439 Kr. 93 Oere, Zugdienst 278 604 Kr. 52 Oere; Bahnabtheilung: Allgemeine Ausgaben 102 197 Kr. 18 Oere, Allgemeine Unterhaltungskosten 1 229 315 Kr. 55 Oere, Pflanzschulen und Bepflanzungen 7 428 Kr. 87 Oere, Bahnbewachung 106 663 Kr. 97 Oere; Maschinenabtheilung: Maschinenwerkstätten und Allgemeine Kosten 154 586 Kr. 39 Oere, Zugkraft 720 998 Kr. 30 Oere, Unterhaltung des Betriebsmaterials 414 991 Kr. 42 Oere; Beförderung über den kleinen Belt 86 458 Kr. 54 Oere; Dampfschifffahrt zwischen Frederikshavn und Gothenburg 108 446 Kr. 84 Oere. Verschiedene Ausgaben 21 256 Kr. Summa der Ausgaben 4 287 143 Kr. 11 Oere, gegenüber einer Einnahme von 5 417 951 Kr. 56 Oere, giebt einen Ueberschuss von 1 130 808 Kr. 45 Oere, wovon den Directoren 4 981 Kr. 53 Oere zukommen.

Das rollende Material besteht am Jahresschluss aus 99 Locomotiven nebst Tendern, 14 Tenderlocomotiven, 1 Königswagen, 2 Salonwagen, 243 Personen-, 17 Post- und 55 Gepäckwagen. Die Personenwagen haben 9 671 Sitzplätze. An Güterwagen waren 734 bedeckte und 762 offene vorhanden. 28 Schneepflüge dienten zur Reinhaltung der Bahn. Die Locomotiven haben 373 370 Meilen, die Wagen auf eigener Bahn 3 421 379 Meilen und auf fremden Bahnen 655 232 Meilen zurückgelegt, wofür 51 840 Kr. 61 Oere eingenommen wurden.

November-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betrieblänge	Im November 1881				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Jan. bis 30. Nov. 1881				Differ. g. d. Vorjahr		
	km	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Centralbahn	323 [1])	249 000	450 000	699 000	2 164	— 4 781	— 166	— 7,1	3896294	4952200	8848494	27 887	+265298	— 534	— 1,9
Basler Verbindungsb.	5	1 260	14 500	15 760	3 152	+ 1 161	+ 232	+ 7,9	37 256	163 456	200 712	40 142	+22 101	+4420	+ 12,4
Aarg. Südbahn	29	6 150	4 700	10 850	374	— 2 083	— 72	— 16,1	78 532	60 610	139 142	4 798	—11 081	— 382	— 7,4
Wohlen-Bremgarten	8	860	440	1 300	163	— 152	— 19	— 10,4	9 544	5 925	15 469	1 934	— 482	— 60	— 3,0
Emmenthalbahn	46 [4])	13 800	16 700	30 500	663	+15 439	+ 35	+ 5,6	147 668	147 579	295 247	7 894	+116382	+ 441	+ 5,9
Gotthardbahn	67	32 900	24 100	57 000	851	— 5 980	— 89	— 9,5	408 189	250 175	658 364	9 826	—28 268	— 422	— 4,1
Jura-Bern-Luzernbahn	256	182 000	262 000	444 000	1 734	—34 280	— 134	— 7,2	2433309	2884527	5317836	20 772	+30 235	+ 118	+ 0,6
Bern-Luzern-Bahn	95	35 200	32 300	67 500	711	— 4 970	— 52	— 6,8	619 189	385 618	1004807	10 577	+ 942	+ 10	+ 0,1
Bödeli-Bahn	9	2 200	2 450	4 650	517	— 587	— 65	— 11,2	123 870	34 104	157 974	17 552	— 3 535	— 393	— 2,2
Nationalbahn	0 [2])	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—497551	—4902	—100,0
Nordostbahn	541 [3])	355 000	642 000	997 000	1 843	—53 677	— 110	— 5,6	5108582	6669338	11 777 920	21 827	+95 579	—4059	— 15,7
Zürich-Zug-Luzern	67	45 000	57 000	102 000	1 522	+ 280	+ 4	+ 0,3	861 612	579 560	1441172	21 510	+28 254	+ 422	+ 2,0
Bötzbergbahn	58	37 000	126 000	163 000	2 810	+ 4 423	+ 76	+ 2,8	555 497	1159496	1714993	29 569	—226743	—3909	— 11,7
Effretikon-Hinweil	23	5 000	6 800	11 800	513	— 462	— 20	— 3,8	66 346	79 719	146 065	6 351	— 4 307	— 187	— 2,9
Suisse Occidentale	599 [5])	395 000	560 500	955 500	1 595	—38 191	— 64	— 3,9	5762464	6157603	11 920 067	22 255	+368100	+ 687	+ 3,2
Simplonbahn	0 [6])	—	—	—	—	—	—	—	208 345	114 166	322 511	5 087	+21 093	+ 333	+ 7,0
Bulle-Romont	19	4 140	11 960	16 100	847	— 1 100	— 58	— 6,4	58 340	135 760	194 100	10 215	+ 8 480	+ 446	+ 4,6
Tössthalbahn	40	11 907	9 955	21 862	546	+ 738	+ 18	+ 3,4	141 877	110 914	252 791	6 320	—19 134	— 478	— 7,0
Vereinigte Schweizerb.	278	232 300	251 100	483 400	1 739	+12 399	+ 45	+ 2,7	3157618	2635839	5793457	20 840	+12 171	+ 44	+ 0,2
Toggenburgerbahn	25	12 400	8 760	21 160	846	— 366	— 15	— 1,7	153 101	88 280	241 381	9 655	— 3 811	— 152	— 1,6
Wald-Rüti	7	2 700	1 960	4 660	666	+ 814	+ 117	+ 21,3	34 376	22 316	56 692	8 099	+ 4 887	+ 698	+ 9,4
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 170	450	1 620	405	+ 26	+ 7	+ 1,8	15 315	4 910	20 225	5 056	— 2 788	— 697	— 12,1
21 Schweiz. Normalb.	2 499	1624987	2483675	4108662	1 644	— 111 349	— 76	— 4,4	23 877 321	26 642 095	50 519 419	20 343	+175822	+ 57	+ 0,3
Specialbahnen															
Appenzeller Bahn	15	6 575	6 173	12 748	850	+ 370	+ 25	+ 3,0	89 345	55 207	144 552	9 637	— 6 089	— 406	— 4,0
Arth-Rigibahn	11	—	—	—	—	—	—	—	185 746	11 021	196 767	17 888	— 136	— 12	— 0,1
Lausanne-Echallens	15	3 839	1 231	5 070	338	— 1 585	— 106	— 23,9	52 199	12 082	64 281	4 285	— 7 090	— 473	— 9,9
Rigibahn (Vitznau)	7	—	—	—	—	—	—	—	340 523	20 950	361 473	51 639	+ 124	+ 18	+ 0,0
Rorschach-Heiden	7	1 918	2 181	4 099	586	+ 922	+ 132	+ 29,1	46 251	27 579	73 830	10 547	—10 248	—1464	— 13,2
Uetlibergbahn	9	2 311	81	2 392	266	+ 1 473	+ 164	+160,8	72 763	3 405	76 168	8 463	—10 001	—1111	— 11,6
Wädensweil-Einsiedeln	17	8 200	4 950	13 150	773	— 250	— 15	— 1,9	168 002	54 274	222 276	13 075	+ 1 663	+ 98	+ 0,8
5 resp. 7 Bahnen	81	22 843	14 616	37 459	595	+ 930	+ 15	+ 2,6	954 829	184 518	1139347	14 066	—31 777	— 392	— 2,7

Differenz gegen 1880: [1]) — 21 km; [2]) + 164 km; [3]) — 134 km; [4]) — 22 km; [5]) — 117 km; [6]) + 117 km.

Sedlaczek's elektrische Locomotivlampe.

Mit Bezug auf die Notiz in No. 94 S. 1347 vorigen Jahrgangs dieser Zeitung, wonach im Laufe des Monats December vorigen Jahres Probefahrten mit der Locomotive Soleil, System Sedlaczek, in Paris auf einer dort mündenden Eisenbahn stattfinden sollte, theilen wir nach der „Revue Industrielle" No. 45 mit, dass am 1. und 7. December v. J. die angekündigten Probefahrten von Paris bis Dammartin und vice versa = 70 km beim Personenzuge 216 stattgefunden und das beste Resultat geliefert haben. Dasselbe Journal (No. 51 vom 21. December v. J.) berichtet in einem längeren Artikel günstig über das gewonnene Resultat. Auch die übrigen Tagesjournale, wie „La Liberté" vom 12. und „Journal des Débats" vom 10. December v. J. sind voll

des Lobes. Letzteres schreibt unter Anderem: „Die Lampe bietet die werthvollsten Vorzüge. Die Stösse der Locomotive selbst bei der grössten Schnelligkeit verändern weder die Ruhe noch den Glanz des Lichtes. Die „Liberté“ berichtet über den zweiten Versuch: „Der Erfolg war vollkommen. Die Sonnenlocomotive durchlief 70 km mit den verschiedensten Geschwindigkeiten, ohne dass die Stösse und Schwingungen in irgend einer Weise die Regelmässigkeit des Lichtes verändern konnten.“

Auf Grund der durchgeführten Probefahrten, welchen nebst den Chefingenieuren sämmtlicher Pariser Gesellschaften die Generalinspectoren Herren Guillebot de Nerville und Meissonier und mehrere öffentliche Functionäre beiwohnten, hat die Compagnie du Nord die Kosten für die Aufführung der Beleuchtungseinrichtung auf ihre Locomotive No. 2886 gänzlich aufgelassen und die Absicht geäussert, eine solche Einrichtung beim regelmässigen Betriebe probeweise einzuführen.

Haftpflicht.

v. O. **Die Duldung der Fortbewegung von Bahnwaggons auf dem Bahngeleise zum Zwecke der Entladung durch andere als Bahnarbeiter verpflichtet die Bahn zur Haftpflicht gegen diese anderen Arbeiter bei Unfällen aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes.** G., der Ehemann und Vater der Kläger, ist unbestritten auf dem Bahnhofe Oppeln von der Beklagten betriebenen Eisenbahn durch eine mit Rangiren beschäftigte Locomotive dergestalt körperlich beschädigt worden, dass er daran gestorben ist. Da der Unfall, als bei dem Betriebe der Eisenbahn eingetreten, nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 anzusehen ist, hat die Beklagte nach diesem § 1 den Klägern die im § 3 daselbst bestimmte Entschädigung zu gewähren, wenn sie nicht ihren Einwand erweiset, dass der Unfall durch das eigene Verschulden des Getödteten verursacht ist. In dieser Beziehung gestehen die Kläger zu, dass G., obgleich er nicht Arbeiter der Beklagten, sondern des Kalkofenbesitzers Ger. war, sich auf das Reservegeleise 6 des Bahnhofes Oppeln begeben und mit anderen Arbeitern des Ger. unternommen hat, einen für Ger. bestimmten Wagen auf das Reservegeleise 7 zum Zwecke des Entladens zu schieben, wobei der Unfall eingetreten ist. Nach den Aussagen der Zeugen ist für erwiesen zu erachten, dass seit Jahren die Arbeiter des Ger. die für diesen bestimmten Wagen von dem Reservegeleise 6 zum Zwecke der Entladung oder Beladung auf das Reservegeleise 7 zu den an demselben befindlichen Kalkbühnen gestossen haben, wenn die Rangirlocomotive gerade nicht da war, um diese Arbeit auszuführen, und dass dies in Anwesenheit, sonach mit Wissen der Bahnbeamten, namentlich unter Mitwirkung eines Weichenwärters geschehen ist. Aus den Entscheidungsgründen: Die Aussage des Zeugen R., er könne darüber nichts aussagen, ob die Aufsichtsbehörde, resp. der Stationsvorsteher Kenntniss von dem bekundeten Gebrauch erhalten habe oder hätte erhalten müssen, könnte nur einen Zweifel anregen, ob der Stationsvorsteher und die ihm vorgesetzten Beamten von dem Gebrauche Kenntniss erhalten haben; darauf würde es, wie sich ergeben wird, nicht ankommen; es kann aber auch nicht zweifelhaft sein, dass der Stationsvorsteher von dem jahrelangen Gebrauch über die Abnahme der Wagen auf dem Bahnhofe Kenntniss erlangt haben muss. Die Aussage des Stationsvorstehers B., wonach er dem G., dessen Vorarbeitern und den betreffenden Weichenstellern wiederholt in Erinnerung gebracht hat, dass die Arbeiter unter keinerlei Gründen die Bahngeleise betreten dürften, ist für den vorliegenden Fall schon deshalb unerheblich, weil nicht ersichtlich ist, dass G. von diesen Erinnerungen Kenntniss gehabt hat. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob das Inerinnerungbringen dem dauernden Dulden des Herkommens gegenüber eine Bedeutung überhaupt hatte. — Abweichend von der Annahme des zweiten Richters kann es nicht als erheblich erachtet werden, ob ein Einverständniss oder eine stillschweigende Duldung des fraglichen Gebrauchs bei dem Transport der Wagen von dem Reservegeleise zum anderen seitens derjenigen Beamten anzunehmen ist, welche über Benutzung des Bahnhofsterrains von Seiten des Publikums Anordnungen zu treffen hatten. Es handelt sich darum, in welcher Weise die auf der Bahn stehenden Wagen dem Ger. zum Be- und Entladen überlassen wurden, ob sie immer seitens der Beklagten an die Ladebühnen am Reservegeleise 7 geschoben worden sind, oder ob dem Ger. herkömmlich überlassen worden ist, die Wagen schon, wenn sie auf dem Reservegeleise 6 standen, zu übernehmen und selbst an die Ladebühnen auf das Reservegeleise 7 zu schaffen, wenn nicht gerade die Rangirlocomotive zu dieser Arbeit vorhanden war. Das herkömmliche Verfahren in der letztgedachten Art, durch Jahre fortgesetzt, kann selbstredend denjenigen Beamten, welchen die Ablieferung der Wagen an Ger. oblag, nicht entgangen sein, auf deren Kenntniss kann es alleinankommen; denn in dem darin liegenden Ueberlassen der Wagen an Ger. schon auf dem Reservegeleise 6 lag selbstredend die Genehmigung, sie durch seine Arbeiter von dort holen zu lassen. Dass im vorliegenden Falle die Rangirlocomotive zum Heranbringen der für Ger. bestimmten Wagen vorhanden gewesen wäre, als seine Arbeiter das Holen derselben unternahmen, ist nicht behauptet, vielmehr giebt Beklagte zu, dass mit der Locomotive eine andere Rangirbewegung hätte ausgeführt werden sollen. Bei dieser Sachlage konnte G. ohne jedes Verschulden annehmen, dass das Schieben des für Ger. bestimmten Wagens vom Reservegeleise 6 nach den Ladebühnen dem Ger. und dessen Arbeitern von der Bahnverwaltung überlassen sei und konnte ohne Verschulden sich bei dieser Arbeit betheiligen, wie er gethan hat.“ (Erk. des V. Civilsen d. Reichsger. v. 2. Novbr. 1881 in Sachen der verwittweten G. zu Chroszinna u. Genossen, Kl. u. Revidenten, wider die Oberschles. Eisenbahn zu Breslau, Bekl. u. Revisin; Braun u. Blum, Annalen Bd. IV S. 508 f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 17. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass ausser für Käferthal und Waldhof auch für die übrigen Rechtsrheinischen Hessischen Stationen, einschliesslich Bensheim und Darmstadt der Main-Neckarbahn, im Verkehr mit den Elsass-Lothringischen Stationen der Linien Dettweiler-Avricourt-Dieuze und Zabern-Romansweiler geringe Tariferhöhungen und zwar mit Einschluss von Käferthal und Waldhof erst vom 1. März d. J. eintreten. Unser Verkehrsbüreau giebt Auskunft. Strassburg, den 7. Januar 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (130)

Der Nordungarisch-Süddeutsche Getreide-Ausnahmetarif vom 15. September 1880 kommt mit dem 28. Februar cr. zur Aufhebung und tritt an Stelle dessen kein neuer Tarif. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 7. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (131)

Für den Transport von Stärke aller Art, Stärkezucker und Stärkesyrup zum Export in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen sind im Verkehre von den Berliner Staatsbahnhöfen nach den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg des Directionsbezirks Hannover, sowie Brake, Elsfleth, Nordenhamm der Oldenburgischen Bahnen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gekommen.

Näheres über die Höhe der Sätze ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Magdeburg, den 3. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (132)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit dem 25. Januar 1882 tritt ein neuer Tarif für den Berlin-Sächsischen Verkehr in Kraft, welcher im Hefte No. 3 Frachtsätze für die diesseitige Station Reichenberg enthält.

Exemplare dieses Tarifes erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, den 5. Januar 1882. Die Direction. (133)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit dem Beginn der diesjährigen Elbeschiffahrts-Saison tritt ein combinirter Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der K. Ferdinands-Nordb., Oesterr. Staatseisenbahn, Turnau-Kralup-Prager-Bahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn einerseits und der Oesterr. Nordwest-Dampfschifffahrts-Gesellschaft andererseits in Kraft, welche directe Frachtsätze für Hamburg via Laube respective Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz enthält. Exemplare dieses Tarifes können bei den in denselben genannten Stationen eingesehen und von der unterzeichneten Central-Verwaltung bezogen werden.

Es wird gleichzeitig bekannt gegeben, dass analoge combinirte Tarife für den Verkehr mit Stationen Ungarischer und Galizischer Bahnen, sowie mit anderen Hafenplätzen der Elbe, wie z. B. mit Dresden und Magdeburg in kürzester Zeit zur Ausgabe gelangen werden. Wien, am 6. Januar 1882. Die Central-Verwaltung. (134)

Im **Köln-Minden-Niederländischen Güter-Verkehre** via Venlo zwischen den diesseitigen Stationen Dortmund, Hamm, Herne und Marten einerseits und der Niederländischen Staatsbahn-Station Dordrecht andererseits kommen fortan für Eilgut resp. Stückgut und Güter der Wagenladungsklasse A 2 anderweite ermässigte Frachtsätze zur Anwendung. Näheres bei den Güter-Expeditionen der genannten diesseitigen Stationen. Köln, 9. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (135)

Im **Rheinisch-Niederländischen Güter-Verkehre** via Emmerich und via Venlo (Tarife vom 1. Januar 1880) zwischen den diesseitigen Stationen Bochum, Hagen,

Haspe, Herdecke, Hoerde, Langendreer, Mülheim a. d. Ruhr und Steele einerseits und der Station Rotterdam der Niederländischen Rhein- und der Niederländischen Staats-Eisenbahn andererseits kommen fortan ermässigte Eilgut-Frachtsätze zur Anwendung.

Näheres bei den betreffenden Güter-Expeditionen. Köln, den 9. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (136)

Am 10. d. M. tritt zu den Ausnahmetarifen (A und B) vom 1. Juni 1880 für den **Köln-Minden-Rheinisch-Hannover-Niederländischen Kohlen- etc. Verkehr** via Emmerich der Nachtrag III in Kraft, welcher Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, eine Bestimmung über Abfertigung der Sendungen der Zechen Gustav, Victoria Mathias, Hagenbeck ver., Langenbrahm, Ludwig und Neu-Essen IV, sowie Frachtsätze für die Station Utrecht-Gasfabrik der Niederländischen Rheinbahn enthält.

Verkaufspreis 0,10 M. Köln, 9. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.). (137)

Am 10. d. M. tritt im **Köln-Minden-Niederländischen Verkehre** via Wesel-Goch-Boxtel resp. via Venlo zu den Ausnahmetarifen vom 10. Januar 1880 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche und Briquets in Sendungen von 50 000 bezw. 10 000 kg von Köln-Mindener Stationen und Station Dortmund D.G.E. nach den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn ein Nachtrag (V) in Kraft, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, neue Frachtsätze für verschiedene Stationen der Niederländischen Centralbahn, sowie für die Stationen Annen und Unna-Königsborn des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Berichtigungen.

Verkaufspreis 0,10 M. Köln, 9. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.). (138)

Oesterreichisch- und Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischer Verkehr. Am 20. Januar l. J. treten folgende Nachträge zu den Tarifen für die in rubro genannten Verkehre in Wirksamkeit, und zwar: 1. Nachtrag I. zum Oesterr.-Rheinländisch-Westfälischen Verbandtarif, Theil II. Derselbe enthält neue Tariftabellen für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsclassen und Specialtarife im Verkehre mit Oesterr. Bahnen und ferner Ausnahme-Tarife für Getreide etc., Eisen und Stahl, Holz und Graphit. 2. Nachtrag II. zum Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbandtarif, Theil III. Derselbe enthält Aufhebung bestehender Frachtsätze, Aufnahme neuer Stationen, Ausnahme-Tarife für Pflaumen (Zwetschken), Aepfel, Birnen u. Pflaumenmus und für Sumach-Transporte von Orsova. Exemplare erliegen bei den Verbands-Verwaltungen und können auch namentlich bei der Verkehrs-Direktion der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, Pestalozzigasse 8 bezogen werden. (139 R. M.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar cr. ist zum Verbandsgütertarif vom 1. April 1878 für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn andererseits via Hagenow der Nachtrag XVI, welcher ermässigte Frachtsätze für die Relation Perleberg-Neubrandenburg enthält, herausgegeben worden. Schwerin, den 9. Januar 1882. Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung (140)

Schluss der Tarif-Bekanntmachungen S. 56.

2. Submissionsresultate.

Submissionsresultate der Oberschlesischen Eisenbahn auf 5 Stück Güterzuglocomotiven nebst Tender, Vorder- und Mittelachse gekuppelt, Cylinderdurchmesser 430 mm; 17 Stück Tenderlocomotiven, Vorder- und Mittelachse gekuppelt, Cylinderdurchmesser 420 mm; 1 Satz Achsen für Tenderlocomotiven. Breslau, den 6. Januar 1882.

Offerte pro Locomotive mit Ausrüstung M.	Offerte pro Tender M.	Submittent, Name und Domicil	Lieferzeit	Lieferort	Bemerkungen
		A. 5 Stück Güterzuglocomotiven.			
32 613	7 500	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt u. Eisengiesserei, Actien-Gesellschaft in Berlin	August und September 1882	Berlin	Mit Körting'schen Injectoren u. Vorwärmern, sowie mit Gasbeleuchtung nach System Pintsch erhöht sich der Preis um 1 020 M. pro Locomotive.
39 000		F. Schichau in Elbing	November 1882	Breslau	desgl. 1 950 M.
37 600		A. Borsig in Berlin	September 1882	Berlin	desgl. 1 620 M.
36 000	4 000	Stettiner Maschinenbauactien-Gesellschaft „Vulcan"	vom 1. December 1882 ab innerhalb 5 Wochen	Stettin	desgl. 975 M.
29 395	7 780	Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	August und September 1882	Linden	desgl. 1 200 M.
38 400		Henschel & Sohn in Cassel	November	Cassel	desgl. 800 M.
34 950	9 250	Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann in Chemnitz	October bis December 1882	Breslau	desgl. 1 670 M.
		B. 17 Stück Tenderlocomotiven.			
29 980	—	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt u. Eisengiesserei, Actien-Gesellschaft in Berlin	August und September 1882	Berlin	Mit Körting'schen Injectoren u. Vorwärmern, sowie mit Gasbeleuchtung nach System Pintsch erhöht sich der Preis um 925 M. pro Locomotive
33 360	—	F. Schichau in Elbing	1. November 1882 eine Locomotive, demnächst 5 Stück monatlich	Posen	desgl. 1 950 M.
33 500	—			Breslau	
31 200	—	A. Borsig in Berlin	September October 1882	Berlin	desgl. 1 530 M.
32 000	—	Stettiner Maschinenbauactien-Gesellschaft „Vulcan"	1. December 1882 ab 5 Stück monatlich	Stettin	desgl. 975 M.
28 975	—	Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	August und September 1882	Linden	desgl. 1 200 M.
28 300	(getheilt)	Henschel & Sohn in Cassel	im November 1882 6 Stück, demnächst 8 Stück monatlich	Cassel	desgl. 730 M.
27 900	(ungetheilt)				
33 275	(getheilt)	Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	October bis December 1882	Breslau	desgl. 1 670 M.
33 000	(ungetheilt)				
31 450	(getheilt)	Berliner Maschinenbauactien-Gesellschaft, vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	August bis October 1882	Berlin	desgl. 1 200 M.
30 950	(ungetheilt)				
28 400	—	Union-Giesserei in Königsberg i/Pr.	September bis November 1882, event. 2 Monate später bei anderweiter Auftragertheilung	Königsberg	desgl. 1 200 M.

C. Reserveachsen für Tenderlocomotiven.

pro Satz	3 600	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt u. Eisengiesserei, Actien-Gesellschaft in Berlin	—	Berlin	
do.	4 524	F. Schichau in Elbing	—	Breslau	
do.	3 900	A. Borsig in Berlin	—	Berlin	
do.	3 900	Stettiner Maschinenbauactien-Gesellschaft „Vulcan"	—	Stettin	
do.	3 715	Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	—	Linden	
do.	3 500	Henschel & Sohn in Cassel	—	Cassel	
do.	4 275	Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	—	Breslau	
do.	3 750	Berliner Maschinenbauactien-Gesellschaft, vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	—	Berlin	
do.	3 600	Union-Giesserei in Königsberg i/Pr.	—	Königsberg	

Schluss d. Tarifbekanntmachungen.

Vom 15. Januar cr. ab treten im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** für den Verkehr zwischen Königsberg i. Pr. einerseits und den westlichen Hafenstationen Brake, Elsfleth, Nordenhamm und Bremerhafen resp. Geestemünde andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Hanf bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg in einer Wagenladung oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum in Kraft.

Ueber die Höhe der qu. Sätze ertheilen die vorgenannten Stationen Auskunft. Bromberg, den 5. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (129 J)

3. Submissionen.

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Werkstattsmaterialien. Der für die Werkstätten des diesseitigen Directionsbezirkes im Jahre 1882/83 erforderliche Bedarf an den unten aufgeführten Werkstattsmaterialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstrasse Nr. 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 1 Mark

Gruppe I enthaltend: Werkzeuge, Geräthe, Kurzwaaren, Nieten, Muttern, Bufferhülsen, Siederohre, Schmelztiegel, Pinsel etc.

und von 1 Mark für

Gruppe II enthaltend: Metalle (Eisen, Stahl, Kupfer, Antimon, Zinn, Zink, Blei etc.)

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Werkstattsmaterialien" bis zum Termin am 24. Januar 1882, Vormittags 10 Uhr an das obenbezeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 5 Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (16)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten im Laufe des Jahres 1882 sich ergebenden Materialienabfälle, als: Eisenguss-, Schmiedeeisen-, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Radreifen, Abfälle von Leder, Gummi und Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m. sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf alter Werkstättenmaterialien pro 1882" versehen, **bis zum 18. Januar 1882** an unser **maschinentechnisches Bureau** hier einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben **am darauffolgenden Tage Vormittags 11 Uhr** in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Canzleivorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 ₰ pro Exemplar von dem Genannten bezogen werden. Elberfeld, den 3. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (9)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von

a) 10 Stück Güterzug-Locomotiven mit 3 Achsen, von denen die hintere Laufachse ist, nebst Tendern und einem Satz Reserveachsen für die Locomotiven,

b) 15 Stück Güterzug-Locomotiven mit 3 unter einander gekuppelten Achsen nebst Tendern und einem Satz Reserveachsen für die Locomotiven und Tender

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven" versehen bis zum Submissionstermine am Freitag, den 27. Januar d. J., Vormittags 12 Uhr versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Büreau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, auch können daselbst Copien derselben gegen Erstattung der Copialien von 5 ℳ entnommen werden. Breslau, den 10. Januar 1882. Königliche Direction. (17)

Main-Weser- und Hessische Nordbahn. Submission auf Lieferung der pro 1882/83 erforderlichen Werkstattsbedürfnisse.

Nachweisung I.

Werkstattsreservestücke, als: Radreifen, Spiralfedern, Schraubenkuppelungen, Siederohre, Rohre zu Gas- und Wasserleitungen, sowie Kupferrohre.

Nachweisung II.

Werkstattsmaterialien, als: Schmiedeeisen und Stahl, Bleche, Kupfer und Messing, Metallgusswaaren und besondere Metalle, Werkzeuge, Geräthe und Kurzwaaren, Feilenhauerarbeiten, Farben, Lacke, Schwämme, Oele, Fett-, Gummi-, Leder-, Seiler-, Polster- und Posamentierwaaren, Manufacte, Bürstenwaaren, Brennmaterial, verschiedene Materialien, als: Graue Pappe, Löschpapier, Wollgarn, Schmirgelleinen, Talkliederung, Filz in Platten und Scheiben, Glasscheiben und Schmelztiegel, Holzwaaren, Werkhölzer etc.

Termin:
Donnerstag, den 26. Januar a. c., Vormittags 10 Uhr.

Die Bedingungen sind bei dem Büreau der gemeinschaftlichen Magazinscommission dahier (Werkstätten-Hauptgebäude Zimmer No. 17) zum Preise von 1 ℳ für jede der Nachweisungen mittelst Postanweisung frei incl. Bestellgeld (nicht in Wechsel- oder Stempelmarken) zu beziehen.

Die Submissionsofferten mit der Aufschrift: „Submission auf Werkstattsbedürfnisse" sind bis zu obigem Termin an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen. Cassel, am 3. Januar 1882. Der Maschinenmeister der gemeinschaftlichen Werkstätte. Dickhaut. (12 J)

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferung von Oberbau-Eisenmaterialien. Auf die Lieferung von:

21 000 Stück	Winkellaschen aus weichem Flussstahl mit einjähriger Haftzeit,	
47 000 „	Unterlagsplatten aus weichem Bessemermateriale, wovon: 42 000 Stück nach dem neuen Kronprinz Rudolfbahn-Normale, 5 000 Stück nach dem Normale der Salzkammergutbahn,	
40 000 „	gepressten Hackennägeln,	
40 000 „	Laschenschrauben ohne Mutterfesthaltern,	
2 000 „	Kreuzhackennägeln,	
1 000 „	Spurbolzen, complet nach Zeichnung,	
5 000 „	Sicherheitsplättchen, System Hohenegger,	
30 „	kleinen Wechsel-Chairs	aus Gusseisen
30 „	rechten Wechselplatten	aus Gusseisen
30 „	linken Wechselplatten	aus Gusseisen
500 „	Leitschienenstöckeln	aus Gusseisen

endlich auch den Umguss von

19 Stück Hartgussherzen, und zwar: 18 Stück 5° 24′ nach Normale der Kronprinz Rudolfbahn, 1 Stück 5° 24′ 23″ nach Normale der Salzkammergutbahn,

werden vorschriftsmässig gestempelte, gesiegelte und mit der Aufschrift: „Offert auf Oberbau-Eisenmaterialien" versehene Offerte, welche den Preis franco einer Kronprinz Rudolfbahnstation enthalten müssen, bis zum 23. Januar 1882 im Einreichungsprotocolle, I. Renngasse 5, angenommen.

Die Liefertermine sind im Offerte anzugeben und wird auf die möglichst schnelle Ablieferung, wenigstens eines Theiles der offerirten Materialien, ein besonderer Werth gelegt.

Die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie die Normalzeichnungen können bei der Hauptcassa der Kronprinz Rudolfbahn in Wien gegen Vergütung der Selbstkosten behoben werden, und sind dieselben von der offerirenden Firma unterzeichnet dem Offerte beizuschliessen.

Das 5 pCt. des Werthes der offerirten Lieferung betragende, in den allgemeinen Bedingnissen näher bezeichnete Vadium ist bei der genannten Hauptcassa zu erlegen.

Die K. K. Betriebsverwaltung behält sich die Entscheidung unter den betreffenden Offerenten vor. Wien, am 10. Januar 1882. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (18)

No. 1. Jahrgang 1882. **Berlin,** am 16. Januar 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 12. Januar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2735	1	Colli	Nähmaschine —	20	1	Bebra	K.E.-D.Frankf.a.M.	
2	A B	86	1	"	Bastmatten —	86	2	Thorn	Bromberg	
3	A B	1609	1	Fass	Wein —	22	3	Siegburg	K. E.-D. r. Köln	
4	A B	6022	1	Korb	? —	23	4	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
5	A D	—	1	—	Leintuch —	0,5	5	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
6	Æ	6537	1	Ballon	? —	43	6	Cosel-Kandrzin	Oberschlesische	
7	A F & C	3577	1	Pack in Strohpapier	Jagdstühle und 1 kleiner Spaten	4	7	Soest	K. E.-D. Hannover	beschr.: Lübeck.
8	A G	50	1	Sack	Wachs —	36	8	Münster	K. E.-D. r. Köln	
9	A H	151	1	Kiste	leer —	16	9	Wilhelmshafen	Oldenburg	
10	A L T	3744/47	1 1 1 1	Kiste Korb Pack "	Spielwaaren — Körbe — Körbe — Stühle —	217	10	Lindau	Bayer. Staatsbahn	
11	A N	2	1	Ballen	Kalbfelle —	83	11	Sachsenhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
12	A W	4	1	Ballot	anscheinend Kleidung	5¼	12	Wilhelmshafen	Oldenburg	
13	B	385/6	2	Bund	Stuhlrohr —	50	13	Berlin L.	K.E.-D.Magdeburg	
14	B	340 303 322	3	Fass	Petroleum —	540	14	Borbeck Rh.	K. E.-D. r. Köln	
15	B	2762	1	Kiste	gefüllt —	55	15	Aachen	K.E.-D. linksrhein.	
16	B D	1	1	"	gusseis. Verzierungen	7,5	16	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
17	B G	—	1	Fass	Butter —	16	17	Münster	"	
18	B H L	1894/5	2	Rollen	Bleirohre —	113	18	Oberndorf- Schweinfurt	Bayer. Staatsbahn	
19	B W	5	1	Ballen	gefüllt —	33	19	Köln Gereon	K.E.-D. linksrhein.	
20	C	6573	1	Kiste	gefüllt —	49	20	"	"	
21	C C	314	1	"	Griffel —	88½	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	
22	C A T	5400	1	Pack	Körbe —	12	22	Mülheim a. Ruhr	K. E.-D. r. Köln	Bei einer Send. von 108 Kisten ab Lichtenfels
23	C B	8206	1	Kiste	Spiegel —	—	23	Leipzig	Thüringische	
24	C L	13	1	alte Käsekiste	leer —	8	24	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
25	C O	2652/54	3	Kisten	leer —	107	25	Berlin	Berlin-Anhalt	
26	C S F A	1	1	Sack	leere Chili-Säcke —	22	26	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
27	C W	153/5	3	Ballen	Nüsse und Pflaumen	193	27	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
28	D	—	1	—	Wagendecke m. Leine, 26 m	—	28	Weissenhöhe	Bromberg	
29	E B	1214	1	Kiste	Kleider —	18	29	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
30	E B	5078	1	Ballen	Leder —	62,5	30	Heissen	K. E.-D. r. Köln	
31	E R	—	75	unverp.	Streichbretter —	336	31	Ruhnow	Bromberg	
32	E R	120	1	Stück	Stahlplatte —	6	32	Landsberg a/W.	"	
33	F	—	1	Pack	3 Körbe —	—	33	Gerresheim Rh.	K. E.-D. r. Köln	
34	F C	7887	1	Ballen	Leder —	23	34	Deutzerfeld	"	
35	F D	2168	1	Packet	Nessel —	17	35	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
36	F G	1781	1	Blechbüchse	Oel —	5	36	Köln G.	K.E.-D. linksrhein.	
37	F K	2088	1	Kiste	3 Blechbüchsen, leer —	6	37	Siegburg	K. E.-D. r. Köln	
38	F T	1103	1	"	gefüllt —	63	38	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
39	F W H	4750/51	2	Fässer	Schnupftaback —	58	39	Graudenz	Bromberg	
40	[illegible]	1677	1	Ballen	Leinen —	71	40	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
41	G C S	2330	1	"	Garn —	25	41	Speldorf	"	
42	G H	2353	1	Kiste	Käse —	22,5	42	Fulda	K.E.-D.Frankf.a.M.	
43	G H	6288	1	"	unbekannt —	25	43	Posen	Oberschlesische	
44	H	4	1	—	hölz. Kohlenkasten —	7	44	Naumburg	Thüringische	
45	H	18	1	Fass	? —	30	45	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
46	H B	—	1	Pack in Strohpapier	anschein. Eisenwaaren	13,5	46	Löhne	K. E.-D. Hannover	
47	H G	—	1	Rolle	Papier —	25	47	Köln Gereon	K.E.-D. linksrhein.	
48	H G	1	1	Fass	leer —	5	48	Opladen Rh.	K. E-D. r. Köln	
49	H G	61	1	Sack	Säcke —	16	49	Wilhelmshafen	Oldenburg	
50	H K	50	1	Collo	leere Säcke —	2,5	50	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	H S	513	1	Ballen	Manufacturwaaren	21	51	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
52	H W	1269	1	Kiste	leer	6	52	Düsseldorf	"	
53	J B	2	1	—	Schiffs-Cambüse	15	53	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
54	J B	14	1	Koffer	gefüllt	60	54	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
55	J C F G	—	1	Stab	Stahl	15	55	Venlo	Niederl. Staatsb.	
56	J C S	64	1	Pack	Rohr	1,5	56	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
57	J G A	4297	1	Kiste	gefüllt	8	57	Aachen	K. E.-D. linksrh.	
58	J E	3	1	Pack	Holzwaaren	1	58	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
59	J H G	2	1	Korb	gefüllt	6,5	59	Hanau	K.E.-D Frankf.a/M.	
60	K	—	1	—	hölz. Wagenschwengel	—	60	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
61	K	2	1	Kiste	?	37	61	Breslau	Oberschlesische	
62	K	4457	1	Ballen	?	25	62	"	"	
63	K M	11701	1	Wagen	Kohlen	—	63	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
64	K M	18608	1	"	alte Schienen	—	64	Gelsenkirchen	"	
65	K V	1209	1	Korb	?	35	65	Deutzerfeld	"	
66	L	14	1	Ballen	Baumwollabfall	33	66	Rheine	"	
67	L	60	1	Fass	?	77	67	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez.: Hofgeismar.
68	M N	26912	1	Kiste	gefüllt	27	68	Oberlahnstein	"	
69	N	1098	1	Collo	Pflugschaar	3	69	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
70	N F	8	1	Kiste	gefüllt	43,5	70	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
71	N R	745/8	4	—	Knieröhren	—	71	Münster	K. E-D. r. Köln	
72	O	6	1	—	eiserner Aschkasten	3	72	Wilhelmshafen	Oldenburg	
73	P B	4284	1	Kiste	gefüllt	54	73	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	
74	P J F	219	1	Pack	Körbe	16	74	Siegburg	K. E.-D. r. Köln	
75	P K	13	1	Fass	leer	17	75	Elberfeld Mke	"	
76	P S	15	1	"	leer	17	76	Opladen		
77	Q	9434	1	"	leer	20	77	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
78	R	8155	1	Sack	?	13	78	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez.: Aschersleben-Güsten.
79	R B	6	1	Kiste	?	47	79	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	beschr.: Eisenach, am 27./12. 81. aus Wagen 5678 M. H. entladen.
80	R G	—	1	Ballen	?	10	80	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	bez.: Ringelheim-Leipzig.
81	R M	10	1	Koffer	?	31	81	Niederhohne	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez.: Frankf. a/M.
82	Rh	2458	1	Wagen	Coaks	—	82	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
83	Rh	4758	1	"	?	—	83	"	"	
84	R Rh	18222	1	"	Kalksteine	—	84	"	"	
85	R S & C	6740/1	2	Fass	Oel	255	85	Dortmund	"	
86	S	809	1	Sack	Betten	21,5	86	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	
87	S C S R	— —	1 3	Kiste Kisten	Weinbeeren	119	87	Lindau	Bayer. Staatsb.	
88	S G A F	7522	1	Pack	Taback	66	88	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
89	St T	2209	1	Korb	?	12,5	89	Halle	K.E.-D.Frankf.a/M.	
90	T	11	1	Sack	Kartoffeln	64	90	Essen K. M.	K. E. D. r. Köln	
91	V	—	2	Rollen	Zink	81	91	Obrndf. Schweinf.	Bayer. Stsb.	
92	V	4755	1	Ballen	?	26	92	Köln Gereon	K. E. D. linksrhein.	
93	V B A	2255	1	Fass	leer	23	93	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
94	V L	439	1	Ballen	Papier	21	94	Igney Avricourt	Elsass-Lothring.	
95	W	2269	1	"	Filz	66,5	95	Leipzig	K.E.-D Magdeburg	
96	W B	9/10	2	Sack	Mehl	200	96	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
97	WB	5272	1	Kiste	Metallpatronen	18	97	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
98	W K	412	1	"	Wäsche, Bücher und Frauenkleider	95	98	Düsseldorf Rh	K. E. D. r. Köln	
99	W V S	544	1	Pack	Leder	159	99	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
100	W W	1212	1	Fass	leer	12	100	Speldorf	K. E. D. r. Köln	
					Colli mit Adressen sign.:					
101	A S Leipzig	801	1	Kiste	leer	33	101	Heldrungen	K.E.-D. Magdeburg	
102	Biermann	—	1	Koffer	Kleider und Wäsche	17	102	Düsseldorf Rh	K. E. D. r. Köln	
103	Doesen	1444	1	Fass	leer	11	103	Halle	Thüringische	
104	Eisenmann in Hedesheim	—	1	Sack	Säcke	28	104	Osterburken	Badische	
105	F. Backes Osterath	—	1	Bierfass	leer	23	105	Dortmund W	K. E.-D. r. Köln	
106	Flensburg S G	15029	1	Kiste	?	—	106	Leipzig	Berlin-Anhalt	
107	Gebr. Friedberg	—	10	Sack	Mais	1000	107	Cöthen	K.E.-D. Magdeburg	
108	Haupt-Steuer-Amt Köln	—	1	Beutel	Kunstschlösser	—	108	Strälen	K. E.-D. r. Köln	
109	Kgl. Steuer-Zoll-Amt Tetschen	—	1	Sack	Steuerschlüssel	9,5	109	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
110	Wanne	2 2 3	3	Fass	leer	98	110	Duisburg K. M.	K. E.-D r. Köln	
111	Sal. Stein Mannheim	2	1	—	Privatdecke	—	111	Mannheim	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
112	W. C. Brake	1885	1	Kiste	leer —	25	112	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
					C. Colli m. Nummern sign.					
113	—	3	2	—	eiserne Knierohre mit Kapseln	4,5	113	Münden	K. E.-D. Hannover	
114	—	14/18	2	Sack	gefüllt —	20	114	Bingerbrück	K. E.-D. linksrhein.	
115	—	7405	1	Wagen	Kohlen —	—	115	Eindhoven	Niederländ. Stsb.	
116	—	12686 Post I	1	Tafel	Eisenblech —	42	116	Obercassel	K. E.-D. r. Köln	
117	? (Unles	? erlich)	1	Bund	Bandeisen —	14	117	Emsdetten	„	
					D. Colli mit Figuren sign.					
118		766	1	—	leeres Fass —	18	118	Belgard	K. E.-D. Bromberg	
119	B	6148	1	Kiste	gefüllt —	77	119	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
120	H H HE	955 1750	2	Pack	Manufacturwaaren —	54	120	Rotterdam	Niederl. Staatsb.	
121	10	1874	1	Kiste	Kinderspielzeug —	—	121	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
122	L	173	1	„	Käse —	41	122	Aachen	K. E.-D. linksrhein	
123	T E	214	1	„	leer —	21	123	Heldrungen	K. E.-D. Magdeburg	
124		—	4	Kisten	Quercitronenextract —	101	124	Leipzig	„	
125	0	9271	1	Fass	leer —	10	125	Mülhausen	Thüringische	
126	Sangerhausen 318	8	1	Sack	Kaffee —	59	126	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
127		—	1	lose	eiserner Knopf —	2	127	Magdeburg C. B.	„	
					E. Colli ohne Signatur:					
128	—	—	1	—	Brett, 1 m lang, 4 cm stark	6	128	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	beklebt Nachterstedt-Schönebeck.
129	—	—	1 3	— —	Bremsverbindungsstange, 3,5 m lang, 0,3 m stark eis. Stangen mit Oesen	3,5	129	Biederitz	„	
130	—	—	14	Stab	Eisen —	50	130	Münden	K. E.-D. Hannover	
131	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	42	131	Mülheim a. Rh. K. M.	K. E.-D. r. Köln	
132	—	—	1	—	Eisenplatte, 0,5 □m gross, 0,03 cm dick	71,5	132	Seelze	K. E.-D. Hannover	Auf freier Strecke gefunden.
133	—	—	3	Fass	Sauerkraut —	100	133	Erpel	K. E.-D. Bromberg	
134	—	—	1	„	leer —	30	134	Wilhelmshafen	Oldenburg	
135	—	—	1	Sack	Gemüse —	11	135	Rheine	K. E.-D. r. Köln	
136	—	—	2	—	Keile —	—	136	Leipzig	Berlin-Anhalt	
137	—	—	1	—	Kette —	—	137	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	—	—	1	Kiste	unbekannt —	12	138	Erlangen	Bayer. Staatsb.	Freifrau v. Guttenberg-Wirzendorf.
139	—	—	4	Körbe	leer —	16	139	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
140	—	—	1	Barren	Kupfer —	7	140	Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
141	—	—	1	—	Ledertasche —	—	141	Halle	Thüringische	
142	—	—	2	Colli	Maschinentheile —	9,5	142	Neunkirchen	K. E.-D. linksrhein.	
143	—	—	—	—	1,60 m lang, ansch. Marquisenst.	—	143	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
144	—	—	1	—	Mörserkeule —	4	144	Bleicherode	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	—	—	1	Sack	Obst —	7	145	Gotha	Thüringische	
146	—	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	60	146	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	Bei einer Sendung von 38 Fässer ab Penig.
147	—	—	2	„	leer —	61	147	„	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
148	—	—	1	—	eiserner Ring	—	2,5	148	Bochum	K. E.-D. r. Köln	
149	—	—	1	Sack	Säcke	—	23	149	Landsberg	Berlin-Anhalt	am 14/10. v. Js. aus Wagen 72052 K. F. N. überzählig entladen.
150	—	—	1	Packet	Schafleder	—	6	150	Leipzig	Thüringische	
151	—	—	1	—	rothe Signalfahne mit Lederriemen		—	151	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	
152	—	—	5	—	alte Stränge	—	—	152	Leipzig	Berlin-Anhalt	
153	—	—	1 / 1 / 1	—	Tau / Freitel / Anband	—	12	153	Cassel	K. E.-D. Hannover	
154	—	—	1	—	eis. Walze	—	10	154	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
155	—	—	1	—	Wandlaterne	—	—	155	Rheine	K. E.-D. r. Köln	
156	—	—	1	Sack	Weizen	—	95	156	Simonsdorf	K. E.-D. Bromberg	
157	—	—	12	Colli	Winkeleisen	—	48	157	Eschweiler	K. E.-D. linksrh.	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 5. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Januar 1882.

Inhalt: Die Entwickelung der Italienischen Dampf-Tramways. — Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik in 1880. — Abänderung der Vollzugsbestimmungen II. 4 und III. 2 zum Eisenbahn-Postgesetz vom 20. December 1875. — Die Betriebsresultate der Französischen Hauptbahnen von 1841—1879. — Aus dem Deutschen Reich. — Aus Bayern. — Dalmatinische Staatseisenbahnen (Geschäftsbericht pro 1880). — Die Betriebseinnahmen der Französischen Hauptbahnen in dem ersten Semester 1880 und 1881. — Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im November 1881. — Seeländische Staatsbahnen (Verwaltungsbericht). — Reichsgerichts-Präjudizien. — Entschädigung für Unfälle im Personenverkehr bei den Englischen Eisenbahnen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Be- und Entladefristen. 4. Generalversammlungen. 5. Submissionen. 6. Fahrplan für Gütersendungen. — Privat-Anzeigen.

Die Entwickelung der Italienischen Dampf-Tramways.

Der K. K. Regierungsrath und Oberinspector der K. K. Generalinspection der Oesterr. Eisenbahnen, F. Schulz, der Inspector J. Glück von der genannten Generalinspection, sowie Ministerial-Vicesecretär Freiherr v. Buschman haben im Monate Mai v. J. im Auftrag des K. K. Handelsministeriums in Wien die Dampf-Tramways in Oberitalien bereist und vor Kurzem einen ausführlichen sachverständigen „Bericht über die Concessionirung, den Bau und Betrieb der Dampf-Tramways in Italien, mit besonderer Berücksichtigung der Dampf-Tramways in den Umgebungen von Florenz und Mailand“ erstattet, welcher im Verlag des „Centralblatt für Eisenbahn und Dampfschifffahrt“, Wien 1882, erschienen ist.

Der Totaleindruck, welchen der Dampf-Tramwaybetrieb auf die Berichterstatter machte, wird als ein äusserst günstiger bezeichnet, wie der nachstehende Auszug aus der erwähnten Denkschrift ergiebt: „Einerseits wird der an und für sich bedeutende und äusserst lebhafte Verkehr mit grösster Präcision und ohne jedweden Anstand abgewickelt, während anderseits die in den von der Tramway durchzogenen Ortschaften wohnenden und nach Italienischer Sitte zumeist auf der Strasse weilenden Ortsbewohner die gegebenen Signale mit einer anerkennenswerthen Raschheit und Willigkeit beachten und es ermöglichen, dass selbst in den geschlossenen Ortschaften die Züge zumindest mit der Geschwindigkeit eines sehr raschen Fussgängers verkehren, und z. B. in Villa Fornaci bei Mailand in einer nur 8 Meter breiten Strasse Kreuzungen mit 4 Zügen auf zwei Geleisen vorgenommen werden können.“

Gerade in diesem Verhalten der Ortsbewohner finden die Berichterstatter mit Recht eine Hauptbedingung für den gesicherten, regelmässigen und gefahrlosen Verkehr.

Wenn nun in Italien und in den dortigen, zumeist sehr engen und sehr gekrümmten Ortsgassen diese Bedingung mit Leichtigkeit erfüllt wird, und wenn ungeachtet der erwähnten, so ungünstigen Verhältnisse und ungeachtet des Umstandes, dass fast alle Haus- und Wohnungsthüren direct auf die Strasse münden, gleichwohl dem Tramwayverkehre keine Schwierigkeiten geboten werden, und bis nun angeblich keinerlei Unfälle vorgekommen sind, so mag dies allerdings zum Theile in der bekannten Beweglichkeit des Italieners seinen Grund haben.

Zum grossen Theile jedoch muss diese so glatte Abwickelung zweifellos als darin begründet angesehen werden, dass der durch die Dampf-Tramway erleichterte und oft erst in's Leben gerufene Verkehr, insbesondere mit den Provinzial-Hauptstädten, auf den Wohlstand der bezüglichen Ortschaften den wohlthätigsten Einfluss ausübt, daher auch die Ortsbewohner, laut Mittheilungen der competenten Organe, die Tramways als die grösste Wohlthat ansehen, den betreffenden Unternehmungen mit aller Freundlichkeit entgegenkommen und denselben thunlichst wenig Schwierigkeiten bereiten, und dass endlich auch aus diesem Grunde die Tramways sich überall des kräftigsten Schutzes der Localbehörden erfreuen.

Die Tramways verdanken ihre grosse Verbreitung in Italien dem Umstande, dass zur Bewältigung des Localverkehrs die Bahnen mit Secundärbetrieb sich nicht praktisch erwiesen, indem diese Bahnen in Italien meistens derartig zur Ausführung gelangten, dass sie alle Nachtheile einer grösseren Bahn (eignes Planum, permanente Ueberwachung, mangelnde Berücksichtigung kleiner Zwischenorte) ohne deren Vortheile in sich vereinigten. Auch erwiesen sie sich, was wohl die Hauptsache gewesen sein mag, noch immer als zu theuer und sohin als unrentabel.

Man griff deshalb zu dem Auskunftsmittel, die ursprünglich nur für den Localverkehr in einzelnen Gemeinden hergestellten Tramways, deren Schienen auf den Strassen lagen, auch zur Verbindung der Gemeinden untereinander zu benutzen. Während bis dahin der Pferdebetrieb sich als vollkommen ausreichend gezeigt hatte, machte sich jetzt das Bedürfniss nach einem mechanischen Motor geltend. Es erwies sich nämlich als öconomisch, nicht wie im Innern einer Stadt, einzelne Wagen den ganzen Tag hindurch zu unbestimmten Zeiten, sondern eine grössere Anzahl derselben zugleich zu bestimmten Stunden verkehren zu lassen, was eine stärkere Zugkraft erforderte, daher man zur Construction kleiner Locomotiven, zur Dampf-Tramway überging.

Der „ferrovia economica“ gegenüber benutzt die Dampf-Tramway die bestehende Strasse, ohne den übrigen Verkehr zu beeinträchtigen; die Anzahl der eigentlichen Stationen ist geringer, als die der ferrovia, jene der Haltepunkte auf offener Bahn dagegen um so grösser. Dieses oftmalige Anhalten bis zu Distanzen von 1 km, sowie der häufige Verkehr kleiner Züge begründen ihre Beliebtheit und Prosperität.

„In der ersten Zeit hegte man allerdings Besorgnisse rücksichtlich der aus dem Locomotivbetriebe auf der Strasse möglicherweise erwachsenden Gefahren. Diese Besorgnisse sind aber geschwunden, seitdem sich zeigte, dass bei langsamen Fahren durch die Ortschaften die Züge schneller aufgehalten werden können als ein schnellfahrender Wagen, und dass die dem Verkehre erwachsenden sonstigen Störungen nicht grösser sind, als wenn mehrere andere Wagen hintereinander fahren.

In Florenz liegt daher auch der Ausgangspunkt der Tramway mitten in der Stadt auf der Piazza Maria Novella, wogegen in Mailand die einzelnen Linien von den betreffenden Stadtthoren abzweigen, aber nicht aus Besorgniss vor der Anwendung der Dampfkraft in den Strassen, sondern weil ein Centralbahnhof für die Tramway geplant wurde, über dessen Anlage man sich jedoch nicht einigen konnte.

Jetzt sind alle Bedenken gegen die Dampf-Tramway geschwunden, und ist man über deren Aufschwung umsomehr erfreut, als durch dieselben zum Wohle der betheiligten Gegenden etwas erreicht wurde, was bei Anlage einer Bahn nur mit schweren Subsidien möglich gewesen wäre.

Alle Factoren stimmen darin überein, dass es erstaunlich ist, welchen Aufschwung die Dampf-Tramways hervorgerufen, und wie sie einzelnen Ortschaften den Verkehr mit der Provinzial-Hauptstadt oft geradezu erst erschlossen haben.

Beinahe überall verkehren täglich 8 Züge von vier Wagen in jeder Richtung; auf Strassenstrecken, wo früher 2 Omnibusse täglich vollkommen ausreichten, fahren dermalen 12 Züge in jeder

Richtung und machen die Fuhrwerkbesitzer nebenbei oft noch ein besseres Geschäft, als vor dem Bestande der Tramway.

Wie hoch übrigens die Ortsbewohner die Tramways schätzen, davon giebt eine in der Ortschaft Campi bei Florenz angebrachte Votiv-Tafel ein beredtes Zeugniss.

Diese Verhältnisse machen es auch allein erklärlich, dass, ungeachtet des Mangels eines Expropriationsrechtes und obgleich die Concession für den Bau für jede zu durchfahrende Gemeinde abgesondert erlangt werden muss, sowie trotz dem Vorhandensein grosser localer Schwierigkeiten, doch in so kurzer Zeit ein so bedeutendes Tramwaynetz zu Stande gekommen ist.

Obwohl nämlich die erste Pferdebahn Italiens erst im Jahre 1872 in Turin eröffnet worden ist, und wenngleich die Entwickelung der Dampf-Tramways erst aus dem Jahre 1877 datirt, so hatte das Tramwaynetz Italiens zu Ende April 1881 bereits folgende Ausdehnung erreicht:

	mit Pferdebetrieb km	mit Dampfbetrieb km
Im Betriebe	113,24	903,12
Im Baue	10,00	152,61
In Prüfung befindliche Projecte	29,60	1 205,14
	152,84	2 260,87 [1])

Der Hauptsitz derselben ist die Lombardei und zwar entfielen im Frühjahre 1881 auf die Provinz Mailand 307 km Dampftramways und 15½ km Pferdebahnen.[2])

Das ausgedehnteste und bestorganisirte Netz, welches sich auch über die Provinz Mailand hinaus erstreckt, bilden die von Herrn von Pistorius erbauten Linien Mailand-Melegnano-Lodi-Treviglio-Bergamo mit den Abzweigungen von Treviglio nach Villa Fornaci und von Melegnano nach St. Angelo, in einer Ausdehnung von weit über 80 km.

In und bei Florenz sind 27,8 km im Baue und 43,8 km im Betriebe.[3])

Diese grossartige Entwickelung des Tramwaynetzes ist wohl auch zum grossen Theile durch die ausserordentliche Dichte der Bevölkerung, insbesondere in der Provinz Mailand, hervorgerufen worden.

Diese Provinz hat nämlich bei einer Ausdehnung von 2 992,54 qkm eine Bevölkerung von 1 100 000 Seelen (in der Stadt Mailand allein circa 300 000), mithin eine durchschnittliche Bevölkerungsziffer von über 330 Seelen pro Quadratkilometer, die Bevölkerungsziffer von Mailand eingerechnet, und von über 230 Seelen pro Quadratkilometer ohne dieselbe.

In der Provinz Florenz, die einen Flächenraum von 5 861 qkm besitzt, obwalten ähnliche, wenn auch nicht so günstige Verhältnisse und wird noch insbesondere hervorgehoben, dass Herrn Otlet's Linien allein einer Bevölkerung von 91 776 Seelen (Florenz mit 167 093 nicht eingerechnet) zu Gute kommen.

Angesichts dieser auf Grundlage der Selbstverwaltung eingetretenen, ganz unerwarteten und unvorhergesehenen Entwickelung der Tramways ist es auch begreiflich, wenn in Italien allseits die Anschauung vorherrscht, man solle derselben nicht hemmend entgegentreten, und wenn man aus diesem Grunde, sowie auch Mangels längerer Erfahrungen, vorläufig noch kein Gesetz über die Tramways erlassen hat,[4]) da dasselbe, auf noch so liberaler Basis abgefasst, doch dem jetzigen freien Zustande Fesseln anlegen und die Erlangung der Concession für neue Linien erschweren würde.

[1]) Man vergleiche die Uebersicht des Italienischen Trambahnnetzes am 1. Januar 1879 in No. 19 S. 249 des Jahrg. 1880 unserer Zeitung.

[2]) Der Bericht giebt folgende Uebersicht über die Tramways in Mailand und Umgebung im Frühjahre 1881: 1. Milano-Saronno-Tradate 24,315 km; 2. Milano-Gallarate 35,553 km; 3. Milano-Gorgonzola-Vaprio 28,713 km; 4. Cascina-Gobba-Vimercate 15,126 km; 5. Milano-Sedriano-Magenta, Sedriano-Cuggiono-Castano 44,100 km; 6. St. Angelo-Lodi-Crema-Soncino 19,000 km; 7. Monza-Monticello-Casatenuovo-Barzano 20,000 km; 8. Lodi-Treviglio 3,706 km; 9. Milano-Melegnano-Lodi 29,690 km; 10. Melegnano-St. Angelo 16,535 km; 11. Villa Fornaci-Cassano-Treviglio 8,970 km; 12. Milano-Binasco-Pavia 18,046 km; 13. Saronno-Fino-Como 3,000 km; 14. Milano-Giussano 27,500 km; 15. Lodi-St. Angelo 13,000 km; zusammen 307,254 km. Dazu Pferdebahn Milano-Monza 13,013 km und Ringbahn von Mailand 2,604 km.

[3]) Die Florentinischen Linien umfassen: I. Otlet'sche Bahnen. a) Florenz-Prato 18 km; b) Ponte alle Mosse-Cascine 0,8 km; c) Peretola-Poggio a Cajono 12 km; d) Colialti-Signa (rechtes Ufer) 0,4 km (im Baue); e) Florenz-Sesto 9 km (im Baue); zusammen im Betriebe 30,8 km, im Baue 13 km. II. Florentinische Gesellschaft. a) Florenz-Lastra Signa (linkes Ufer) 13 km; ausserdem im Baue: b) Florenz-Rovezzano 5,5 km; c) Ricorboli-Bagno a Ripoli 4 km; d) Gürtelbahn in Florenz 5,3 km; zusammen im Betriebe 13 km, im Baue 14,8 km. — Totallänge I. und II.: im Betriebe 43,8 km, im Baue 27,8 km.

[4]) Der von uns im Jahrg. 1880 No. 56 S. 706 flg. abgedruckte Gesetzentwurf hat also noch nicht Gesetzeskraft erlangt. Die Red.

Diese Anschauung ist ganz unverhohlen in einer Parlamentsverhandlung vom 3. März 1880 durch die Delegirten Sella und Lanza anlässlich der bevorstehenden Vorlage eines später noch näher zu erörternden Gesetzentwurfes über die Tramways ausgesprochen worden."

Der Bericht bespricht sodann das Concessionswesen in Italien, Belgien und Frankreich, indem er hervorhebt, dass nur in Belgien die Concessionirung von Dampftramways gesetzlich geregelt ist, ferner die Bauausführung, die Fahrbetriebsmittel, den technischen und commerziellen Betrieb nebst der Administration, endlich die Betriebsergebnisse, und knüpft daran einige Schlussbemerkungen bezüglich der Einführung von Dampftramways in Oesterreich, wohin sich „die Verhältnisse, wie sie in Oberitalien und insbesondere in der Lombardei herrschen, nicht ohne Weiteres übertragen lassen".

„Für den ungeahnten Aufschwung der Dampftramways in Italien war nämlich der Umstand massgebend, dass bei einer so dichten und industriereichen Bevölkerung, welche den Werth der Zeit bereits schätzen gelernt hat, zumal in einem während des Sommers unerträglich heissen Klima, jede Erleichterung und Verwohlfeilung des Verkehres verhältnissmässig viel weitere Kreise für das neue Verkehrsmittel gewinnt, als in lediglich ackerbautreibenden Gebieten.

Wenn sich daher auch nicht hoffen lassen kann, dass das Tramwaywesen überall in Oesterreich einen analogen Entwickelungsgang nehmen wird, so würde doch die Anlage eines Netzes von solchen Dampftramways in der Nähe von Wien für die so wünschenswerthe Decentralisation der Wiener Wohnungsverhältnisse von den segensreichsten Wirkungen begleitet sein.

Hierbei hätten jedoch, wenigstens nach den mit den übrigen Communicationsmitteln gemachten Erfahrungen, die anzulegenden Linien nur dann eine Aussicht auf Rentabilität, wenn das Publikum von einem dem Centrum der Stadt möglichst nahe gelegenen Ausgangspunkte in einem und demselben Wagen bis zu seinem Aufenthaltsorte bezw. Landaufenthalte gelangen kann.

Ausserdem lässt sich aber nicht verkennen, dass weitaus der grösste Theil jener Localbahnen, für welche um die Vorconcession angesucht wird, nur dann eine Aussicht auf Verwirklichung haben dürfte, wenn sie als Dampftramways zur Ausführung gelangen, wie denn auch die Erfahrung lehrt, dass ungeachtet der ertheilten zahlreichen Vorconcessionen gleichwohl nur verhältnissmässig wenige neue Localbahnen zu Stande kommen, was wohl darauf hinweist, dass deren Anlagekosten im Falle des Baues in der bisher üblichen Weise sich noch immer zu hoch stellen dürften."

Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1880.

Das statistische Departement im Handelsministerium hat kürzlich unter diesem Titel die Statistik der beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der Oesterreichischen Eisenbahnen für das Verwaltungsjahr 1880 veröffentlicht, aus welcher das „Oesterr. Centralbl." No. 2 folgenden Auszug giebt:

Das Netz der beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der Oesterreichischen Eisenbahnen hatte danach zu Ende 1879 eine Länge von 13 901,102 km, erfuhr im Jahre 1880 durch die Eröffnung neuer Bahnen einen Zuwachs von 50,946 km (25,719 km Staatsbahnen und 25,227 km Privatbahnen) und erreichte dadurch mit Jahresschluss eine Ausdehnung von 13 966,195 km, wovon auf die gemeinsamen Eisenbahnen 5 271,438 km, auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 8 694,757 km, und von den letzteren wieder auf die Staatsbahnen 976,293 km und auf die Privatbahnen 7 718,464 km entfallen. Rechnet man zur Länge der Oesterreichischen Eisenbahnen noch die Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf Oesterreichischem Staatsgebiete mit 2 625,005 km, ferner die Länge der Kahlenberg-Eisenbahn mit 5,490 km und die Länge der im Betriebe ausländischer Verwaltungen stehenden Eisenbahnlinien auf Oesterreichischem Staatsgebiete mit 85,300 km und bringt die Schweizerische Strecke der Vorarlberger Bahn mit 2,364 km in Abzug, so ergiebt sich die Länge aller auf Oesterreichischem Territorium im Betriebe befindlichen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, mit 11 408,188 km. Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 39 verschiedene Besitzer, nämlich 3 Staatsverwaltungen (die K. K. Oesterreichische, die Königl. Bayerische und die Königl. Sächsische), 2 ausländische und 34 theils gemeinsame, theils Oesterreichische Actiengesellschaften. An Veränderungen im Besitzstande der Bahnen wird besonders der Uebergang der Strecke Agram-Karlstadt der Südbahngesellschaft in das Eigenthum der Königlich Ungarischen Staatsverwaltung und die Vereinigung der Eperies-Tarnówer Bahn mit der Kaschau-Oderberger Bahn hervorgehoben. Rechnet man zur Länge der öffentlichen Eisenbahnen auch die mit denselben in directer oder indirecter Verbindung stehenden, für Privatzwecke bestimmten Eisenbahnen (Industriebahnen) mit 568,037 km, so beträgt die Ausdehnung sämmtlicher Locomotiveisenbahnen Oesterreichs 11 976,225 km. Zweite Geleise an im Betriebe befindlichen

Bahnen kamen während des Jahres 1880 nicht zur Eröffnung. Von der Gesammtlänge aller Bahnen waren 1 721,626 km oder 12,38 pCt. doppelgeleisig.

Die Ausbreitung der Eisenbahnanlagen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern zu Ende des Jahres 1880, sowie das Verhältniss der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Locomotiveisenbahnen zu dem Flächeninhalte und der Einwohnerzahl (nach der Zählung vom 31. December 1880) ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Kronländer	Bahnlänge km	1 km Bahn kommt auf 1 □km	auf 1 □km kommen Kilom. Bahn	1 km Bahn kommt auf Bewohner	auf 100 000 Bewohner kommen Kilom. Bahn	an der Gesammtlänge participiren pCt.
Niederösterreich	1 250 176	15,85	0,063	1 863	53,67	10,96
Oberösterreich	623 075	19,25	0,052	1 221	81,89	5,46
Salzburg	205 912	34,80	0,028	794	125,89	1,80
Steiermark	994 569	22,57	0,044	1 219	82,04	8,72
Kärnten	418 215	24,80	0,043	833	119,95	3,67
Krain	266 907	37,42	0,026	1 802	55,47	2,34
Küstenland (Oesterreichisch-Illyrisches)	273 510	29,20	0,034	2 379	42,02	2,40
Tirol und Vorarlberg	577 819	50,75	0,019	1 578	63,36	5,07
Böhmen	3 734 133	13,91	0,071	1 488	67,19	32,73
Mähren	970 350	22,90	0,044	2 218	45,10	8,50
Schlesien	318 975	16,14	0,062	1 773	56,38	2,80
Galizien	1 552 535	50,56	0,019	3 834	26,08	13,61
Bukowina	117 147	89,21	0,011	4 862	20,56	1,02
Dalmatien	104 865	121,99	0,008	4 540	22,02	0,92
zusammen	11 408 188	26,32	0,038	1 940	51,55	100,00

Das auf die gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen und die im Besitze der Bahnverwaltungen befindlichen Industriebahnen bis Ende 1880 verwendete Anlagecapital beträgt 2 372 713 834 fl. und zeigt im Vergleiche zum Vorjahre einen Zuwachs von 20 105 378 fl. oder 0,85 pCt. Davon entfallen auf die im Jahre 1880 neu eröffneten Bahnen (ausgenommen die Kremsierer Eisenbahn und die Linien der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft, für welche die Anlagekosten nicht beziffert sind) ca. 700 000 fl. Die kilometrischen Anlagekosten berechnen sich mit 167 015 fl. gegen 167 058 fl. im Vorjahre. Diese Kosten sind jedoch nach der Beschaffenheit der Bahnen sehr verschieden und variiren zwischen 18 787 fl. bei der Dniester Bahn und 431 775 fl. bei der Wiener Verbindungsbahn. Nach den einzelnen Bahngruppen zusammengefasst beträgt das verwendete Anlagecapital Gulden:

bei den	für 1 km Bahnlänge	bei pCt. Doppelgeleise	im Ganzen	pro km Bahnlänge
gemeinsamen Eisenbahnen	5 354	20	1 123 981 651	209 906
Oesterreichischen Eisenb.	8 852	7	1 248 732 183	141 070
und zwar:				
Staatsbahnen	976	1	75 669 595	77 507
Privatbahnen	7 876	7	1 173 062 588	148 950

Die für die Oesterreichischen Eisenbahnen nachgewiesenen Anlagekosten erhöhen sich noch um den Betrag von 4 649 070 fl., wenn man die Ausgaben für die im Bau begriffenen Strecken, sowie jene auf Rechnung der ersten Herstellung, welche das emittirte Anlagecapital überschreiten, ferner diejenigen Auslagen hinzurechnet, die zwar nicht für den Bau von Eisenbahnen, aber auf solche Anlagen verwendet worden sind, welche mit dem Eisenbahnbetriebe in Beziehung stehen. Für alle gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen zusammengenommen betrug mit Ende des Gegenstandsjahres das emittirte Anlagecapital 2 855 766 987 fl., das noch zu emittirende 27 885 418 fl. und das bereits amortisirte 87 045 902 fl.

Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln hat sich im Jahre 1880 um 47 Locomotiven und 933 Lastwagen vermehrt, hingegen um 5 Personenwagen vermindert. Das Betriebsmaterial bestand zu Ende des Jahres aus 2 973 Locomotiven (davon 359 Tenderlocomotiven) mit 2 607 Separattendern, 6 132 Personenwagen mit 12 878 Achsen (0,92 pro Kilometer Betriebslänge) und 229 605 Sitz- und Stehplätzen (17,83 pro Achse), 68 882 Lastwagen mit 139 411 Achsen (10,01 pro Kilometer Betriebslänge) und 697 018 t Tragfähigkeit (4,99 pro Achse) und 316 Postwagen mit 690 Achsen.

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel bestanden in 61 Millionen Locomotiv- und 58 Millionen Nutzkilometern (4 242 pro Kilometer Betriebslänge), ferner in 2 573 Millionen Achskilometern von eigenen und fremden Wagen auf eigener Bahn und in 890 Millionen Achskilometern von eigenen Wagen auf fremden Bahnen. Diese Betriebsleistungen sind namhaft grössere als im Vorjahre. Locomotivkilometer wurden 4,33 pCt., Nutzkilometer 4,43 pCt. und Achskilometer von eigenen und fremden Wagen auf eigener Bahn 3,12 pCt. mehr als im Jahre 1879 ausgeführt. Im Zusammenhange damit steht eine sehr beträchtliche Zunahme der Massenbeförderung. Dieselbe betrug beim beförderten Personengewicht 3,16 pCt., beim expedirten Gütergewicht 4,70 pCt., beim ganzen Nettogewicht 4,66 pCt. und bei der Bruttolast (exclusive Locomotiven und Tender) 4,28 pCt. Die Wagenausnützung, d. i. das Verhältniss der bewegten zur todten Last gestaltete sich gleichfalls günstiger als im Vorjahre, indem jede bewegte Personenwagenachse durchschnittlich mit 4,25 gegen 4,18 Personen im Vorjahre besetzt und jede bewegte Lastwagenachse durchschnittlich mit 2,18 gegen 2,16 t im Jahre 1879 belastet war.

Die Betriebsergebnisse der gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1880 bestätigen, wie die folgende Zusammenstellung zeigt, einen merklichen Aufschwung in allen Verkehrszweigen. Es kamen zur Beförderung:

auf den	Personen	Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Regiegut
		Tonnen			
gemeinsamen Eisenbahnen	13 392 177	47 305	97 273	12 082 017	1 841 219
und zwar:					
Oesterreichischen Linien	10 251 717	35 841	76 669	9 518 298	1 356 122
Ungar. Linien	3 903 689	17 630	38 502	5 102 879	709 764
Oesterreich. Eisenbahnen	21 306 221	81 090	137 143	31 597 976	1 995 622
und zwar:					
Staatsbahnen	1 309 511	3 631	4 197	1 006 812	103 396
Privatbahnen	19 996 710	77 459	132 946	30 591 164	1 892 226
zusammen	34 698 398	128 395	234 416	43 679 993	3 836 841
gegen 1879	+ 3,08 %	+ 4,80 %	+ 3,88 %	+ 6,69 %	+ 0,74 %

Für alle Bahnen zusammengenommen betrug das beförderte Gepäck- und Gütergewicht 47 879 645 t, d. s. um 6,16 pCt. mehr als im Vorjahre. Von der Gesammtzahl der beförderten Passagiere bedienten sich 1,42 pCt. der I., 13,20 pCt. der II., 73,40 pCt. der III. und 8,74 pCt. der IV. Classe, während 3,24 pCt. der Reisenden vom Militär waren.

Vom expedirten Gütergewicht entfallen auf Gepäck 0,27 pCt., auf Eilgut 0,49 pCt., auf Frachtgut 91,23 pCt. und auf Regiegut 8,01 pCt. Aber nicht allein die absoluten, sondern auch die specifischen, d. h. die auf die Längeneinheit (1 km Betriebslänge) reducirten Transportmengen sind grössere als im Vorjahre, indem durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 2 499 Personen gegen 2 429 im Vorjahre und 3 449 t Fracht gegen 3 254 im Jahre 1879 befördert wurden. Daraus folgt, dass die Verkehrsintensität weniger auf den Zuwachs neuer Bahnlinien, als auf die erhöhte Frequenz der schon im Betriebe gestandenen Bahnen zurückzuführen ist. Mit Rücksicht auf das finanzielle Erträgniss gestalten sich die Eisenbahnbetriebsergebnisse im Jahre 1880 noch günstiger, wenn man nebst den absoluten Verkehrsmengen auch noch die von den Personen und Gütern durchfahrenen Wegstrecken in Betracht zieht. Die Weglänge aller Reisenden hat 1 667 Millionen Kilometer und die aller Güter 4 767 Millionen Kilometer, d. s. um 3,33, bezw. 4,74 pCt. mehr als im Vorjahre betragen, während der von jeder Person und jeder Tonne Fracht durchschnittlich zurückgelegte Weg von 47,58, bezw. 96,21 km im Jahre 1879 auf 48,06, bezw. 99,59 km im Jahre 1880 gestiegen ist. Durchschnittlich hat ein Reisender der I. Classe 113,30, der II. Classe 69,44, der III. Classe 40,45 und der IV. Classe 35,70, und jeder Reisende vom Militär 138,21 km zurückgelegt, während die mittlere Transportweite einer Tonne vom Gepäck 99,85, vom Eilgut 138,99, vom Frachtgut 99,82 und vom Regiegut 94,23 km betragen hat.

Die finanziellen Betriebsergebnisse der gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1880 sind, den Verkehrsresultaten entsprechend, durchaus bessere als im Vorjahre. Aus allen Verkehrszweigen wurden Mehreinnahmen erzielt, wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich ist. Die Betriebseinnahmen betrugen in Gulden für die Beförderung von:

auf den	Personen	Gepäck	Eilgut	Frachtgut
gemeinsamen Eisenbahnen	16 789 100	712 184	1 904 888	55 323 902
und zwar:				
Oesterreichischen Linien	10 855 363	471 795	1 396 109	35 289 609
Ungar. Linien	5 933 737	240 389	508 779	20 034 293
Oesterreichischen Eisenbahnen	21 755 756	941 643	1 725 496	82 589 496
und zwar:				
Staatsbahnen	672 507	23 476	28 637	1 509 161
Privatbahnen	21 083 249	918 167	1 696 859	81 080 335
zusammen	38 544 586	1 653 827	3 630 384	137 913 398
gegen 1879	+ 4,09 %	+ 3,70 %	+ 5,19 %	+ 2,97 %

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr kommen auf die I. Classe 7,49 pCt., auf die II. Classe 29,25 pCt., auf die III. Classe 54,00 pCt., auf die IV. Classe 6,16 pCt., während 3,10 pCt. der Einnahmen für die Beförderung der Militärreisenden erzielt wurden. Durchschnittlich brachte ein Reisender der I. Classe 5,88 fl., der II. Classe 2,46 fl., der III. Classe 0,82 fl., der IV. Classe 0,78 fl., vom Militär 1,06 fl. und ein Reisender überhaupt 1,11 fl. ein, während für 1 t vom Gepäck durchschnittlich 12,88 fl., vom Eilgut 15,48 fl. und vom Frachtgut 3,15 fl. eingenommen wurden.

Rechnet man zu den oben ausgewiesenen Einnahmen noch die für Mieth- und Pachtzinse, Wagen- und Sackmiethe, Gebühren für telegraphische Depeschen und sonstige Erträgnisse, welche bei den gemeinsamen Eisenbahnen 956 710 fl., bei den Oesterreichischen Eisenbahnen 2 446 133 fl. und für alle Bahnen zusammengenommen 3 402 843 fl. betragen haben, so ergeben sich die Einnahmen aus allen Verkehrszweigen in Gulden:

bei den	im Ganzen	gegen 1879 + oder —	pro Kilom. Betriebslänge	gegen 1879 + oder —
gemeinsamen Eisenbahnen . .	75 686 784	+ 0,55	14 291	— 0,44
Oesterreichischen Eisenbahnen . .	109 458 524	+ 5,13	12 688	+ 5,10
und zwar:				
Staatsbahnen .	2 300 523	+ 23,44	2 447	+ 15,43
Privatbahnen .	107 158 001	+ 4,80	13 940	+ 5,47
zusammen	185 145 308	+ 3,21	13 297	+ 2,79

Am Gesammtbetrage der Einnahmen participiren der Personenverkehr mit 20,81, der Gepäcktransport mit 0,89, der Eilguttransport mit 1,96, der Frachtenverkehr mit 74,49 und die sonstigen Einnahmsquellen mit 1,85 pCt.

Die zur Bewältigung des Verkehrs erforderlichen Mehrleistungen im Betriebsdienste der Bahnen verursachten nur eine geringe Erhöhung der Betriebsausgaben. Wie aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich, scheint die Vermehrung der Betriebsauslagen um 1,73 pCt. und die der kilometrischen Betriebskosten um 0,98 pCt. vielmehr aus der Inbetriebsetzung neuer Bahnlinien zu resultiren. Diese Annahme ist um so gerechtfertigter, als der Betriebscoefficient, d. i. das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen von 44,60 pCt. im Jahre 1879 auf 43,91 pCt. im Jahre 1880 zurückgegangen ist. Diese Ziffern, noch mehr aber die Ersparungen, welche, wie die zweitfolgende Tabelle zeigt, bei den Kosten für die allgemeine Verwaltung erzielt wurden, bestätigen das Bestreben der Bahnverwaltungen, durch die Reducirung der Selbstkosten die Rentabilität des Bahnbetriebes zu bessern. Die Betriebsausgaben haben betragen Gulden:

bei den	im Ganzen	gegen 1879 + oder —	pro Kilom. Betriebslänge	in pCt. der Einnahmen
gemeinsamen Eisenbahnen .	30 886 594	— 1,35 pCt.	5 831	40,81
Oesterreich. Eisenbahnen .	50 426 153	+ 3,71 „	5 844	46,07
und zwar:				
Staatsbahnen.	2 245 953	+ 11,95 „	2 389	97,62
Privatbahnen.	48 180 200	+ 3,36 „	6 267	44,96
zusammen	81 312 747	+ 1,73 pCt.	5 840	43,91

Nach den einzelnen Dienstzweigen vertheilt, betragen die Betriebsausgaben Gulden für:

bei den	Allgemeine Verwaltung	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	Verkehrs- und commercieller Dienst	Zugförderungs- und Werkstättendienst
gemeinsamen Eisenbahnen	1 373 007	9 606 843	11 019 774	8 886 970
Oesterreich. Eisenbahnen	2 647 498	15 885 898	17 872 941	14 006 248
und zwar:				
Staatsbahnen	161 467	847 459	702 703	534 324
Privatbahnen	2 486 031	15 038 439	17 170 238	13 471 924
zusammen	4 020 505	25 492 741	28 892 715	22 893 218
gegen 1879	— 8,30 %	+ 3,77 %	+ 1,37 %	+ 1,86 %

Von den gesammten Betriebsausgaben kommen auf die allgemeine Verwaltung 4,95, auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 31,35, auf den Verkehrs- und commerciellen Dienst 35,54 und auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 28,16 pCt.

Rechnet man zu den eigentlichen Betriebsausgaben noch die Auslagen für Steuern und Stempelgebühren, die Kosten der Einquartirung, die Beiträge der Verwaltungen zum Pensions-, Kranken-, Unterstützungs- und Provisionsfonds, ferner die Einzahlungen zum Reservefonds, die Bezüge des Verwaltungsrathes, die Zahlungen für Zinsen und in den Amortisationsfonds etc., welche bei den gemeinsamen Eisenbahnen 47 245 026 fl. und bei den Oesterreichischen Eisenbahnen 62 265 697 fl. betragen haben, so ergeben sich die Gesammtausgaben in Gulden:

bei den	im Ganzen	gegen 1879 + oder — in pCt.	pro Kilom. Betriebslänge	in pCt. der Einnahmen
gemeinsamen Eisenbahnen . .	78 131 620	+ 1,87	14 753	103,23
Oesterreichischen Eisenbahnen . .	112 691 850	+ 2,70	13 062	102,95
und zwar:				
Staatsbahnen . .	2 305 279	+ 12,08	2 452	100,20
Privatbahnen . .	110 386 571	+ 2,52	14 360	103,01
zusammen	190 823 470	+ 2,36	13 705	103,06

Einschliesslich der übertragenen Ueberschüsse früherer Jahre, der Zinsen und sonstigen Einnahmen, des Erfordernisses aus dem Titel der staatlichen Garantie etc., betragen die Gesammteinnahmen aller gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen im Gegenstandsjahre 229 661 069 fl., davon wurden 225 999 258 fl. verausgabt, es verbleibt daher ein Einnahmenüberschuss von 3 661 811 fl. Das Detail der Gesammteinnahmen und die Verwendung derselben nach den einzelnen Ausgabentiteln ist getrennt für die gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Eisenbahnen		
	gemeinsame	Oesterreich.	zusammen
	fl.	fl.	fl.
Gesammteinnahmen:			
Betriebseinnahmen . . .	75 686 784	109 151 283	184 838 067
Uebertragene Ueberschüsse früherer Jahre	224 964	2 706 183	2 931 147
Zinsen und sonstige Einnahmen	15 192 665	4 184 994	19 377 659
Erforderniss aus dem Titel der staatlichen Garantie	6 579 571	15 879 579	22 459 150
Inanspruchnahme einer schwebenden Schuld für Betriebszwecke	—	55 046	55 046
zusammen	97 683 984	131 977 085	229 661 069
Davon wurden verwendet:			
Zur Bestreitung der eigentlichen Betriebsausgaben .	30 896 594	50 028 272	80 914 866
Als Beitrag zum Reserve- bezw. Erneuerungsfonds .	1 122 353	1 715 364	2 837 717.
Zu sonstigen Ausgaben . .	14 479 982	11 616 410	26 096 392
Zur Tilgung des Anlagecapitals	4 231 341	3 022 168	7 253 509
Zur Verzinsung des Anlagecapitals	45 466 615	52 462 061	97 928 676
Zur Zahlung der Superdividende	1 285 625	9 682 473	10 968 098
zusammen	97 472 510	128 526 748	225 999 258
Daher verbleibt ein Ueberschuss von	211 474	3 450 337	3 661 811

Die Fonds der gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen hatten zu Anfang und zu Ende des Jahres 1880 folgende Bestände:

	Stand zu Anfang 1880	Stand zu Ende 1880
Pensionsfonds.	27 161 803	29 311 295
Unterstützungs- und Krankenfonds .	1 804 001	1 738 216
Reservefonds	21 715 900	23 674 288
Erneuerungs- und sonstige Fonds . .	13 495 926	13 447 943

Die Einnahmen des Pensionsfonds betrugen im Jahre 1880 3 871 017 fl., die des Unterstützungs- und Krankenfonds 909 293 fl., jene des Reservefonds 2 510 895 fl. und endlich die der Erneuerungs- und sonstigen Fonds 2 359 671 fl.

Den Zusammenstellungen über die Betriebsstörungen und Bahnunfälle ist zu entnehmen, dass sich im Jahre 1880 auf den gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen 170 Entgleisungen, 58 Zusammenstösse und 485 sonstige Betriebsstörungen, im Ganzen also 713 gegen 889 im Vorjahre ereigneten.

Es fanden 9 Entgleisungen und 6 Zusammenstösse mehr, hingegen 191 sonstige Betriebsstörungen weniger statt als im Jahre 1879. In Folge dieser aussergewöhnlichen Bahnereignisse wurden 16 Reisende, 30 Bahnbedienstete und 4 dritte Personen verletzt und 2 Bahnbedienstete und 2 dritte Personen getödtet. Im Ganzen sind anlässlich des Eisenbahnbetriebes im Jahre 1880 3 Reisende, 52 Bahnbedienstete und 80 dritte Personen (davon 44 in selbstmörderischer Absicht) getödtet und 30 Reisende, 247 Bahnbedienstete und 62 dritte Personen (davon 8 in selbstmörderischer Absicht) verletzt worden. Die Gesammtzahl der Getödteten betrug demnach 135, und die der Verletzten 339, gegen 128, bezw. 272 im Vorjahre.

Abänderung der Vollzugsbestimmungen II. 4 und III. 2 zum Eisenbahn-Postgesetz

vom 20. December 1875.

Auf Grund des Artikels 10 des Gesetzes vom 20. December 1875, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871, werden die Vollzugsbestimmungen zu Artikel 2 und 3 des gedachten Gesetzes unter II. Ziffer 4 und unter III. Ziffer 2 mit Zustimmung des Bundesraths, wie folgt, abgeändert:

II. Zu Artikel 2. „4. Die Fracht für Beförderung zahlungspflichtiger Postsendungen wird, wie folgt, berechnet:

Für einen Zeitraum von vierzehn Tagen wird ermittelt, wie viele Poststücke (mit Ausnahme der Briefpostsendungen, Zeitungen und Gelder) im Einzelgewicht von mehr als 10 kg mit jedem Zuge von jeder Station bis zur nächstfolgenden befördert worden sind, und wieviel das Gewicht dieser zahlungspflichtigen Poststücke von Station zu Station betragen hat. Diese Ermittelung wird durch die Postverwaltung bewirkt, und zwar abwechselnd für die ersten und für die letzten vierzehn Tage des Monats Mai jeden Jahres. Der Eisenbahnverwaltung steht die Mitwirkung bei bei der Ermittelung frei.

Die ermittelte Gesammt-Gewichtssumme der zahlungspflichtigen Postsendungen, welche zwischen je zwei Stationen befördert worden sind, wird mit der Kilometerzahl der Stationsentfernung vervielfältigt, und die gefundenen Summen werden zur Gewinnung einer G e w i c h t s z a h l i n K i l o g r a m m e n f ü r d a s K i l o m e t e r d e r B a h n l ä n g e zusammengerechnet.

Die so gewonnene Gewichtssumme wird auf Achskilometer zurückgeführt, indem je 1 000 kg-km auf das Achskilometer gerechnet, überschiessende Gewichtsbeträge bis zu 500 kg-km ausser Ansatz gelassen, grössere Beträge aber je als eine volle Achse angesetzt werden.

Die Frachtvergütung wird nach dem Satze von 0,20 *M.* für das Achskilometer berechnet. Durch Vervielfältigung der hiernach gefundenen Vergütungssumme mit der Zahl 26 ergiebt sich die von der Post an die Eisenbahnverwaltung in monatlichen Theilbeträgen zu zahlende Frachtvergütung für das laufende Rechnungsjahr.

Für die Stationslänge kommt die wirklich ausgemessene Entfernung (nicht die zu Tarifzwecken abgerundete Kilometerzahl) mit der Massgabe zur Anwendung, dass Entfernungen unter 0,50 km nicht in Rechnung gesetzt, Entfernungen von 0,50 bis 0,99 km dagegen für ein volles Kilometer gerechnet werden.

Anderweite Festsetzungen der Frachtvergütungen können im Laufe eines Rechnungsjahres nur dann verlangt werden, wenn in der Benutzung der Bahn zu Zwecken des Postdienstes erhebliche Veränderungen eingetreten sind.

Bei Eröffnung neuer Strecken schon bestehender Bahnen kann die Ermittelung im beiderseitigen Einverständnisse in der Art bewirkt werden, das nur für die neu eröffnete Strecke die Zahl der Kilogramm-Kilometer berechnet, diese Zahl der Zahl der Kilogramm-Kilometer für die übrigen Bahnstrecken hinzugerechnet und solchergestalt die Zahl der zu vergütenden Achskilometer neu berechnet wird.

Bei neu angelegten Bahnen wird sich die Postverwaltung mit der Eisenbahnverwaltung über den Zeitpunkt der Ermittelung für das Rechnungsjahr, in welchem die Betriebseröffnung erfolgt, in jedem einzelnen Falle verständigen.“

III. Zu Artikel 3. „2. Sofern die innere Ausstattung der für Postzwecke bestimmten Abtheilung und deren demnächstige Wiederentfernung in einer Werkstatt der betreffenden Eisenbahnverwaltung erfolgt, können

a) die verwendeten Materialien mit dem Selbstkostenpreise und
b) die Arbeitslöhne mit dem wirklich aufgewendeten Betrage

in Rechnung gestellt werden. Ausser Ansatz bleiben Brennmaterialien, Nägel, kleine Schrauben und sonstige geringfügige Artikel, sowie Ausgaben für die in den Werkstätten zu allgemeinen Verrichtungen verwendeten Bediensteten und Arbeiter. Für die hiernach nicht liquidirten Leistungen soll

c) ein Aufschlag von 100 Procent der berechneten Arbeitslöhne (unter b)

zum Ansatz kommen.“

Die vorstehenden Aenderungen treten vom 1. April d. J. ab in Wirksamkeit.

Die unter VIII. Ziffer 8 der Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 vorbehaltene Revision der Festsetzungen unter II. Ziffer 4, unter III. Ziffer 2 und 3, unter IV. Ziffer 2 und unter V. Ziffer 5 der gedachten Bestimmungen ist nunmehr erledigt.

Berlin, den 24. December 1881. Der Reichskanzler.
von Bismarck.

Die Betriebsresultate der Französischen Hauptbahnen

(Chemins de fer Français d'intérêt général) von 1841 bis 1879 (nach dem Bulletin du Ministère des travaux publics).

Jahr	Totallänge des Betriebsgebiets	Kilometrische Betriebsresultate					Zahl der Reisenden		Zahl der Tonnen		Mittlere kilometr. Einnahmen	
		Einnahmen			Totalausgaben	Nettoüberschuss	Für die ganze Länge	pro Kilom.	Für die ganze Länge	pro Kilom.	a. d. Pers.-Verk.	pro Tonne
		Eilgut	Frachtgut	Total incl. Extraordinarien								
	km	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs			t	t	Cts.	Cts.
1841	566	15 798	9 332	25 997	16 630	9 367	6 378 666	116 700 000	1 059 793	41 000 000	6,5	11,3
1842	593	14 626	9 649	25 176	16 319	8 857	6 207 936	120 200 000	1 478 391	48 000 000	6,5	11,3
1843	822	18 581	8 760	28 352	14 970	13 382	7 351 883	185 500 000	1 533 573	59 000 000	6,8	10,9
1844	824	21 062	11 761	34 431	17 099	17 332	8 139 488	232 400 000	1 937 135	83 000 000	6,8	11,4
1845	877	21 590	13 079	36 485	17 664	18 821	8 865 118	247 000 000	2 312 618	97 000 000	6,7	11,6
1846	1 315	23 762	13 510	39 244	18 581	20 663	10 424 766	305 800 000	2 520 753	128 000 000	7	10,7
1847	1 814	24 170	16 593	43 154	20 735	22 419	12 777 923	426 400 000	3 596 773	217 000 000	7	10,6
1848	2 214	17 793	11 029	30 531	17 213	13 318	11 907 425	433 100 000	2 921 148	190 000 000	6,5	10,5
1849	2 852	18 054	11 351	30 472	15 522	14 950	14 811 665	555 100 738	3 418 504	246 000 000	6,4	10,3
1850	3 003	19 847	11 816	32 80[illegible]	15 357	17 445	18 741 415	738 600 000	4 271 057	314 000 000	6,4	9,9
1851	3 547	19 699	12 007	32 680	14 648	18 032	19 936 399	814 300 000	4 627 189	362 000 000	6,5	9,8
1852	3 863	20 973	14 318	36 898	15 034	21 864	22 609 923	989 300 000	5 377 834	555 000 000	6,4	8,7
1853	4 045	22 638	17 961	42 723	17 982	24 741	24 685 320	1 154 187 170	7 172 652	816 463 993	6,3	8,1
1854	4 639	22 973	21 226	46 083	19 465	26 618	28 077 093	1 392 313 432	8 864 501	1 143 480 343	5,8	7,6
1855	5 526	26 544	24 211	53 087	22 226	30 861	32 941 471	1 822 035 333	10 645 282	1 516 916 476	5,9	7,6
1856	6 189	22 301	25 272	52 159	22 865	29 294	36 377 054	1 847 653 744	12 872 031	1 867 858 121	5,8	7,6
1857	7 442	21 040	23 763	46 715	20 878	25 837	41 616 844	1 993 573 921	14 966 639	2 142 158 500	5,9	7,3
1858	8 654	18 690	22 284	42 780	19 193	23 587	45 334 478	2 106 201 993	17 618 157	2 389 967 167	5,9	7,2
1859	9 046	19 945	23 483	44 841	19 825	25 016	52 364 217	2 706 181 795	19 868 068	2 727 751 847	5,1	7,2
1860	9 296	19 206	24 993	45 630	20 495	25 135	56 488 945	2 520 606 647	23 048 760	3 118 611 764	5,6	6,9
1861	9 989	19 486	27 970	49 224	22 120	27 104	61 880 087	2 688 485 426	27 788 220	3 807 719 749	5,6	6,7
1862	11 077	18 780	26 043	46 802	21 739	25 063	65 035 852	2 851 925 158	27 175 083	3 882 558 603	5,6	6,7
1863	12 010	18 232	24 509	44 414	20 430	23 984	69 967 832	3 003 923 349	28 783 058	4 071 945 910	5,6	6,6
1864	13 016	17 881	24 239	43 996	20 715	23 281	74 990 548	3 161 081 023	31 026 251	4 624 342 734	5,6	6,2
1865	13 537	17 189	24 974	43 738	20 276	23 462	81 072 076	3 225 686 507	33 929 490	5 172 220 156	5,6	6,1
1866	14 447	16 783	26 390	44 803	20 866	23 937	87 242 011	3 407 469 190	37 372 792	5 825 986 193	5,5	6
1867	15 657	18 481	25 041	45 185	21 448	23 737	101 610 748	4 301 017 864	38 566 502	5 845 429 173	5,3	6,1
1868	16 262	16 436	25 372	43 390	20 766	22 624	102 783 038	3 898 374 411	42 380 845	6 580 908 989	5,4	6,1
1869	16 973	16 752	24 734	42 935	19 516	23 419	111 163 584	4 107 404 108	44 013 433	6 270 952 628	5,4	6,2
1870	17 452	18 574	20 986	40 788	20 124	20 664	102 597 839	4 272 346 298	37 065 775	5 056 360 270	4,9	6,1
1871	17 229	20 800	23 118	45 664	21 188	24 476	95 680 233	4 588 741 816	37 834 727	5 508 722 299	4,9	6,3
1872	17 777	16 211	27 350	45 418	22 651	22 767	114 300 531	4 280 860 449	53 371 363	7 626 471 255	5,3	6
1873	18 540	15 746	27 911	45 934	23 940	21 994	119 358 547	4 349 974 740	57 481 419	8 250 508 435	5,3	5,9
1874	19 082	15 733	26 344	43 649	22 792	20 857	124 196 220	4 448 970 572	56 679 677	7 916 031 375	5,3	5,9
1875	19 764	16 102	26 615	44 575	22 746	21 829	134 662 525	4 789 401 301	58 931 733	8 136 291 154	5,2	6,1
1876	20 316	15 978	26 282	43 308	22 064	21 244	136 987 618	4 958 364 022	61 836 949	8 380 274 233	5,2	6
1877	20 995	15 506	24 952	41 330	21 353	19 977	138 826 539	4 870 231 682	61 603 968	8 185 073 149	5,2	5,9
1878	22 318	17 074	24 523	42 546	21 434	21 112	152 806 132	5 779 387 262	63 087 498	8 399 810 087	5,2	5,9
1879	22 760	15 297	25 177	42 476	23 272	19 204	150 525 733	5 253 508 369	68 987 385	8 999 104 946	5,2	5,9

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 16. Januar. (Politische Wochenschau. Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Berliner Eisenbahnconferenz. Güter-Instradirung des Deutsch-Italienischen Eisenbahnverbandes. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr. Rumänische Eisenbahngesellschaft. Couponprocess der Elisabethbahn. Unfallstatistik. Berlin-Anhalt. Berliner Stadtbahn.

Die Thronrede, welche am 14. d. M. bei Eröffnung der beiden Häuser des Preussischen Landtags zur Verlesung gelangte, stellt eine recht arbeitsvolle Session in Aussicht. Neben einer Reihe wichtiger Eisenbahnvorlagen und einem Gesetzentwurf über die Inangriffnahme des Rhein-Weser-Elbe Canals wird das Verwendungsgesetz und die Provinzial- und Kreisordnung für Hannover zur Berathung gelangen. Zwischendurch muss der Etat erledigt werden, der erfreulicher Weise, wie es in der Thronrede heisst, sich diesmal günstiger als in den drei vorhergegangenen Jahren gestaltet. Auch der Culturkampf wird nicht fehlen, denn ausser der durch die Discussion des Cultusetats gebotenen Gelegenheit kommt als specielle Veranlassung die Erneuerung des Gesetzes vom 14. Juli 1880 und die Erweiterung desselben „in wichtigen Punkten" hinzu. Welches diese wichtigen Punkte sind, muss man abwarten. Der auf das Verkehrswesen bezügliche Passus der Thronrede lautet:

„Die Finanzlage des Staats zeigt gegen die Ergebnisse der letzten Jahre einen weiteren Fortschritt der Besserung. Das abgelaufene Rechnungsjahr hat einen vorzugsweise aus der Verwaltung der verstaatlichten Eisenbahnen herrührenden verfügbaren Ueberschuss von beinahe 29 Millionen Mark geliefert und die Ergebnisse der Betriebsverwaltungen, sowie die in andauerndem Steigen begriffenen Einnahmen aus den Reichssteuern lassen für das künftige Jahr weitere Mehrerträge erwarten.

Auch in der bevorstehenden Session wird Ihre Mitwirkung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in hervorragendem Masse in Anspruch genommen werden. Ermuthigt durch die schon bis jetzt erzielten günstigen Erfolge der Ueberführung mehrerer grösserer Privateisenbahnen in die Hände des Staats und bestärkt in der Ueberzeugung, dass die mit Ihrer Zustimmung verfolgte Durchführung des Staatseisenbahnsystems den Interessen des Landes in hohem Masse entspricht, ist die Regierung bemüht gewesen, dem Staate den Bezitz einer weiteren Reihe wichtiger Privatbahnen zu sichern. Mit der Einfügung derselben in das Staatseisenbahnnetz werden sich die Vortheile einer einheitlichen Verwaltung in noch erhöhtem Masse für das Land nutzbar machen lassen. Durch die mit den Gesellschaften vereinbarten Verträge, welche Ihnen werden vorgelegt werden, ist zugleich die Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel für die Herstellung neuer langersehnter Schienenwege wie für mehrere grössere Beschaffungen und bauliche Anlagen erleichtert, welche der erfreulich wachsende Verkehr erheischt.

Die in der vorigen Session nicht erledigten Gesetzentwürfe, welche eine erhöhte Bürgschaft für den wirthschaftlichen und finanziellen Erfolg des Staatseisenbahnsystems bezwecken, werden Ihnen zur Beschlussfassung wiederum zugehen.

Von der unausgesetzten Fürsorge der Staatsregierung für die Verbesserung der Wasserstrassen wird die Anforderung weiterer beträchtlicher Mittel für die planmässige Fortsetzung der Stromcorrectionen, wie eine Denkschrift über die planmässige Regulirung mehrerer kleiner schiffbarer Flüsse, nicht minder eine Denkschrift über die gegenwärtige Lage der Preussischen Canalprojecte Zeugniss ablegen. Die Staatsregierung hegt die Hoffnung, den Bau der ersten grossen Abtheilung des Rhein-Weser-Elbe Canals zur Verbindung des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirks mit den Deutschen Nordseehäfen alsbald in Angriff nehmen und zu diesem Ende noch in der bevorstehenden Session eine bezügliche Vorlage Ihnen zugehen lassen zu können."

Man wusste zwar im Allgemeinen, dass die Regierung mit dem von ihr übernommenen Eisenbahnen ein glänzendes Geschäft gemacht hat, allein die Höhe der erzielten Ueberschüsse wurde bisher nicht bekannt und wird daher sicher in vielen Kreisen sehr überraschen. Nicht weniger als 29 Millionen Mark Ueberschuss hat die Staatsregierung aus der Verwaltung der erworbenen Bahnen erzielt und wie die Thronrede besagt, lässt das laufende Jahr eine weitere Steigerung der Eisenbahnerträgnisse erhoffen. Gegenüber solchen eklatanten finanziellen Erfolgen, welche die bisherige Eisenbahnpolitik erzielt, nimmt man vielfach an, dass der Landtag auch die neuen Verstaatlichungsverträge annehmen werde, zumal keine der inzwischen erworbenen Bahnen theuer bezahlt ist. (Allerdings ist zu bemerken, dass ebenso wie der Fortschritt so auch die Liberale Vereinigung, wie ihr Organ die „Tribüne" erklärt, die neuesten Ankaufsverträge nicht genehmigen werden.) Auch sonst enthält die Thronrede Manches, was im Interesse des Verkehrswesens mit Freuden begrüsst werden muss, so den Bau neuer Schienenwege, der angekündigt wird, desgleichen die Verbesserung der Wasserstrassen, so vor Allem den Bau der ersten grossen Abtheilung des Rhein-Weser-Elbe-canals zur Verbindung des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirkes mit den Deutschen Nordseehäfen. Das Letztere ist eine alte Forderung der Eisenindustriellen, die, wenn sie erfüllt wird, für die Rheinisch-Westfälische Industrie eine neue Zeit im Gefolge haben würde. Für die Börse lag es nahe, aus den betreffenden Stellen der Thronrede den Schluss zu ziehen, dass die Regierung in der totalen Ausführung ihres Verstaatlichungsplanes nicht innehalten wird. Dies eilt aber wohl den Thatsachen vorauf. Was den Passus der Thronrede betrifft, es werde für die Herstellung neuer langersehnter Schienenwege, wie für mehrere grössere Beschaffungen und bauliche Anlagen die Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel verlangt werden, so handelt es sich nach einer anscheinend offiziösen Correspondenz dabei um eine grössere Anzahl von Meliorationsbahnen, für welche die generellen Vorarbeiten bereits gemacht sind. Diese Bahnen vertheilen sich fast auf alle Provinzen der Preussischen Monarchie. Die genannte Quelle hebt folgende Linien hervor: Eine Bahn von Königsberg nach Labiau, von Johannisburg nach Lyck, letztere als Fortsetzung der bereits vom Landtag genehmigten Linie Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg, ferner eine Bahn von Berent über Schöneck nach Hohenstein, welche im Landtage gelegentlich der Berathung über die Linie Zollbrück-Bütow besonders zum Bau empfohlen wurde; des Weiteren eine Bahn von Stralsund nach Rostock mit Abzweigung von Vetgast nach Barth, von Jatznick nach Ueckermünde; ferner von Liegnitz nach Goldberg und von Löwenberg über Greiffenberg nach Friedberg, von Schwarzfeld-Lauterberg nach St. Andreasberg, von Lollar nach Gladenbach, von Wahern nach Wildungen, von Osnabrück nach Brackwede; ferner die schon öfter genannten Linien zur Erschliessung des Westerwaldes und der Eifel von Westerburg nach Hachenburg, von Prüm über St. Vith, Bütgenbach-Montjoie nach Aachen mit Abzweigung von Bütgenbach nach Malmedy und von Ahrweiler nach Adenau. Ausserdem soll eine bedeutende Vermehrung der Betriebsmittel auf den Staatsbahnen, sowie der Um- resp. Neu- und Erweiterungsbau von Bahnhöfen in Aussicht genommen sein. Die Mittel für alle diese Zwecke sollen auf dem Wege der Anleihe beschafft werden.

Ueber die am 16. December v. J. in Berlin abgehaltene **Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen** wird offiziös berichtet, dass besonders Deutsche Staatseisenbahnverwaltungen die Interessen des allgemeinen Verkehrs vertreten hätten. Des Näheren wird darüber berichtet:

Es befürworteten bei dem ersten Gegenstande der Tagesordnung die Preussischen Staatsbahnen, dass der der ständigen Tarifcommission beigeordnete Verkehrsausschuss auch in den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Angelegenheiten hinzugezogen werden solle. Leider wurden hier die Preussischen Staatsbahnen überstimmt. Ein Antrag der Württembergischen Staatsbahnen, für die Tarifirung von „Wolle" günstigere Bestimmungen einzuführen, war von der Tarifcommission abgelehnt. Das Eintreten der Preussischen Staatsbahnen für den Antrag hatte die Annahme desselben in der Generalconferenz zur Folge. Einen ähnlichen Verlauf hatte die Berathung über die Position „Samen und Sämereien aller Art in Säcken und Tonnen." Von besonderer Wichtigkeit waren die Berathungen über die Position „Eisen und Stahl" der Specialtarife II und III. Aus den industriellen und wirthschaftlichen Kreisen Rheinlands und Westfalens waren Anträge auf eine andere, den gegenwärtigen Fabrikationsverhältnissen mehr entsprechende Nomenclatur dieser Artikel hervorgegangen. Die Königlichen Directionen in Elberfeld, Köln und Hannover hatten sich dieser Anträge angenommen, und dieselben haben mit anderen Wünschen aus industriellen Kreisen lange Zeit die Tarifcommission beschäftigt. Die schliesslichen Anträge dieser Commission blieben indess hinter den Wünschen der Industrie in wichtigen Punkten zurück. Es gelang den Staatsbahnen, in der Generalconferenz ein zustimmendes Votum zu ihren Anträgen zu erzielen. Von besonderer Wichtigkeit ist die von der Generalconferenz beschlossene Gleichstellung der verzinkten mit den nichtverzinkten Halbfabrikaten des Specialtarifs II, fernerhin die Gleichstellung auch der verkupferten Eisen- und Stahldrahte mit den Drahten ohne Metallüberzug, endlich die Aufnahme des Artikels „Weissblech" in den Specialtarif II. Die Beschlüsse bedürfen zu ihrer Perfection in der nunmehr folgenden schriftlichen Abstimmung der Zustimmung von vier Fünfteln der vertretenen Stimmen. (Weitere Mittheilung behalten wir uns nach Eingang des Sitzungsprotocolls vor. Die Redact.)

Die Berliner Eisenbahnconferenz, welche am 7. Januar seitens der Königlichen Eisenbahndirection Berlin mit Delegirten der wirthschaftlichen Körperschaften abgehalten wurde, erhielt u. A. über die Aenderungen im Personenfahrplan dahin Mittheilung, dass der Nachtcourierzug Breslau-Berlin vom 15. Mai ab 11 Minuten später (11 Uhr 11 Minuten Abends) von Breslau abfährt und, anstatt wie bisher, um 9 Uhr 20 Minuten Morgens, bereits um 9 Uhr 4 Minuten Morgens in Berlin eintrifft. — Ein Antrag der Berliner Kaufmannschaft wegen zukünftiger Vermeidung von Wagenladungsfristenbeschränkungen wurde schliesslich

in folgender ziemlich milden Fassung angenommen: „Königliche Direction wolle die zwölfstündige Entladefrist wieder herstellen und Ausnahmen von dieser Regel hinfort nur für Güter in offenen Wagen und nur in der Zeit vom 15. October bis 15. December jeden Jahres eintreten lassen. Um dies zu ermöglichen, wird thunlichste Vermehrung des Wagenparks empfohlen." — Die Königliche Direction erklärte, dass das Publikum erwarten dürfe, den Wagenpark stets nach Bedarf eingerichtet zu sehen, versprach, die Resolution der Entscheidung des Herrn Ministers zu unterbreiten, und knüpfte hieran die Mittheilung, dass die Wiederherstellung der zwölfstündigen Entladefrist, auch für Güter in offenen Wagen, unmittelbar bevorstände.

Die Instradirung der Güter des Deutsch-Italienischen Eisenbahnverbandes nach der nunmehr erfolgten Eröffnung des St. Gotthardtunnels wird, wie man schreibt, Hauptgegenstand der Berathungen der am 18. Januar in Frankfurt a. M. zusammentretenden Deutsch-Italienischen Eisenbahnverbandsconferenz sein. Es handelt sich einmal darum, eine Hauptteilung des Verkehrs zwischen der alten Brennerroute und der Gotthardroute festzustellen und dann Vereinbarungen darüber zu treffen, welche Quoten des dem Gotthard zukommenden Verkehrs den einzelnen Uebergängen via Basel (Elsass-Lothringische Bahnen), Basel (Badische Staatsbahnen), Singen, Romanshorn-Friedrichshafen und Romanshorn-Lindau zuzuscheiden sind und wie auf Deutschem Gebiet von und nach diesen Uebergängen instradirt werden soll. Es werden voraussichtlich nur zwei Hauptgruppen in Betracht zu ziehen sein, und zwar die Baseler und die Romanshorner Gruppe. Die Singener Linie wird nur für denjenigen Verkehr eine Berücksichtigung zu erwarten haben, für welchen diese Linie die kürzeste Entfernung bildet. Im Allgemeinen wird man sich daran gebunden erachten, dass gemäss den Luzerner Beschlüssen nur Concurrenzaufnahmen innerhalb eines Umwegs bis zu 20 pCt. gegen die kürzesten und Tarifbildungsrouten zugelassen werden. Als Ergebniss einer bereits stattgefundenen Vorbesprechung ist anzusehen, dass man für zweckentsprechend hält, dass die Instradirung in der Hauptsache über die kürzesten Linien erfolge, mithin die Relationen der Linie Stralsund-Berlin-Wittenberg-Zerbst-Dessau-Bitterfeld-Leipzig-Zeitz-Gera-Hof-Salzungen-Meiningen-Gmünden-Romanshorn, welche über Romanshorn die kürzeste Entfernung haben, sowie das östlich dieser Linie gelegene Gebiet: via Romanshorn, das westlich dieser Linie gelegene Gebiet, in Basel zu instradiren sei. Mit Rücksicht auf die Interessen der Preussischen Staatsbahnen, incl. der Thüringischen Bahn, wäre jedoch von der genannten Linie der Verkehr mit Berlin (Staatsbahn), sowie Leipzig (Thüringer und Preussische Staatsbahn), Zeitz und Gera auszuscheiden. Dieser Verkehr müsse ebenfalls der Baseler Route zufallen. Ferner dürfe für Transporte ohne Bahnhofsvorschrift nach Berlin, Leipzig, Zeitz und Gera, sowie nach und von den östlich Berlin gelegenen Staatsbahnstationen hälftige Theilung via Basel und via Romanshorn zu fordern sein. Als Compensation hierfür glaube man den Verkehr der Berlin-Hamburger Bahn ganz der Route via Romanshorn zuweisen zu sollen.

Die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre bilden den Gegenstand einer Conferenz, die am 19. und 20. d. M. in Wien stattfinden soll. Es werden dort, wie mitgetheilt wird, die folgenden Anträge und Berathungsgegenstände behandelt werden: 1. Ein Antrag der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg auf Einbeziehung der Station Berlin (Potsdamer Bahnhof) in den Verband; 2. Weiterberathung der Dessauer Anträge auf Umarbeitung des gesammten Verbandstarifs unter Berücksichtigung der durch die ablehnende Haltung des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten veränderten Sachlage. 3. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection Berlin, für die Dauer der Wintermonate (December, Januar und Februar) die für Stettin in den betreffenden Ausnahmetarifen zur Zeit bestehenden bezw. demnächst einzuführenden Sätze auf Swinemünde zu übertragen. 4. Forderung des Exportnachweises bei Pflaumentransporten. 5, Anwendung der Exportfrachtsätze von gedörrten Pflaumen etc. bei Sendungen, welche gemischt aus Pflaumen und Getreide bestehen. 6. Ermässigung der Ausnahmefrachtsätze für Petroleumtransporte. 7. Reexpeditionsvergünstigungen bei Transporten ab Budapest und anderen Ungarischen Stationen. Die übrigen Berathungsgegenstände entziehen sich dem allgemeinen Interesse. Eine für den Bezug von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten etc. aus Ungarn und für die Durchfuhr Ungarischen Getreides durch Deutschland nicht unwichtige Einrichtung wird durch die theilweise schon durchgeführte, theilweise noch beabsichtigte Einbeziehung der an den sogenannten Communallagerhäusern der Ungarischen Staatseisenbahn und der Oesterreichischen Staatseisenbahn in Budapest etablirten Bahnstationen mit directen Frachtsätzen in die Deutsch-Ungarischen Eisenbahnverbände und das damit vereinte Reexpeditionsverfahren getroffen. Letzteres hat zum Zweck, für gewisse Artikel, wie Getreide aller Art, Oelsamen, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, welche nicht direct zum Versandt gelangen, sondern zunächst auf den Budapester Markt geworfen oder in Budapest gelagert und von dort weiter gesandt werden, eine Vertheuerung der Bahnfracht durch die damit verbundene Umexpedition zu verhüten. Die genannten Bahnen vergüten zu dem Zweck bei den in den Budapester Lagerhäusern umexpedirten Ladungen die Differenzen zwischen den im gebrochenen Verkehr berechneten Gebühren und den von der Ursprungs- bis zur definitiven Bestimmungsstation bestehenden directen Sätzen nach Abzug einer fixen Reexpeditionszuschlagsgebühr. Wem an näheren Bestimmungen über die Reexpeditionsbegünstigungen gelegen ist, kann dieselben durch die bei den Directionen der genannten Bahnen zu beziehenden Reexpeditionstabellen erhalten.

Die Rumänische Eisenbahngesellschaft ist bekanntlich Gegenstand eines Competenzconflictes, welchen Fürst Bismarck in seiner Eigenschaft als Minister der auswärtigen Angelegenheiten in Angelegenheit der bei den hiesigen Bankhäusern Discontogesellschaft-Bleichröder mit Beschlag belegten 50 000 Mark Rumänischer Staatsgelder erhoben hat. Der Competenzeinwand gelangte am Sonnabend vor dem hierzu berufenen „Gerichtshof zur Entscheidung von Competenzconflicten" zur Verhandlung. Bekanntlich erfolgte die Sperre zufolge der gleichlautenden Erkenntnisse des hiesigen Königlichen Land- und Kammergerichts, wo dieselbe von dem Ingenieur Ziemer auf Grund des bekannten, von dem Gegner Rumäniens in der Eisenbahnfrage erstrittenen reichsgerichtlichen Erkenntnisses beantragt war. „Nach den Grundsätzen des Völkerrechts", sagt Fürst Bismarck in seiner bezüglichen Note vom 5. Mai 1881, „gehört die Geltendmachung solcher vermögensrechtlichen Ansprüche an eine fremde Regierung nicht zur Zuständigkeit der inländischen Gerichte, vielmehr kann die Verfolgung derartiger Ansprüche — soweit dafür die inländische Staatsgewalt angerufen wird — nur durch den Minister der auswärtigen Angelegenheiten auf diplomatischem Wege geschehen". „Zur Begründung dieser Behauptung" werden sowohl aus der völkerrechtlichen Praxis Beispiele angeführt wie auch auf die völkerrechtliche Theorie bedeutender Lehrer des Völkerrechts Bezug genommen und überdies der Note aus früheren Jahren Schriftstücke beigelegt, aus welchen hervorgeht, dass „insbesondere auch in Preussen in einer Reihe analoger Fälle die Unzulässigkeit des Rechtswegs von den höchsten Behörden als feste Staatspraxis wiederholt anerkannt und thatsächlich durchgeführt worden ist. Neben dieser rechtlichen Begründung glaubt der Reichskanzler „auf die politischen Motive aufmerksam machen zu müssen", indem er auf die Folgen, „Repressalien", hinweist, welche daraus für „Deutsches Eigenthum im Allgemeinen" erwachsen würden, „wenn der Grundsatz zur Feststellung gelangte, dass jede Privatklage zum Arrestschlag auf das Eigenthum fremder Regierungen Anlass geben kann". „Es liegt auf der Hand", heisst es zum Schluss, „dass eine sich steigende Reihe von Repressalien zwischen grossen Mächten in kurzer Zeit zur Gefährdung des Friedens zwischen ihnen führen würde, und ich halte es als auswärtiger Minister des Landes und des Reichs für die Sicherheit unserer friedlichen Beziehungen zu anderen Mächten gefährlich, wenn die Privatrechtspflege in die Lage gebracht wird, fremde Regierungen durch Urtheilssprüche und Zwangsmassregeln herauszufordern, deren Competenz und rechtliche Begründung den fremden Regierungen und Rechtskundigen nicht einleuchtet." — Zur Verhandlung waren als Parteien vorgeladen die Discontogesellschaft, S. Bleichröder, Vertreter für beide Rechtsanwalt Winterfeldt, und Ingenieur Ziemer, welcher durch Herrn Dr. Koffka vertreten war. Der „souveräne Staat" Rumänien konnte nicht vorgeladen werden. Als Vertreter des Ministers des Aeusseren war Herr Geheimer Legationsrath Hellwig erschienen. Zur festgesetzten Stunde eröffnet der Vorsitzende, Unterstaatssecretär Homeyer, die Verhandlung und werden zunächst von dem Referenten Geh. Oberjustizrath Dropp die Note des Reichskanzlers und die Präcedenzfälle, welche von demselben angeführt wurden, verlesen, ebenso zwei „schriftliche Erklärungen" der gegnerischen Parteien. Herr Justizrath Koffka, welchem nun das Wort ertheilt wurde, sucht in einer längeren Rede die Zulässigkeit des Rechtsweges darzulegen und bestreitet, dass der Minister berechtigt sei, den Competenzconflict zu erheben. Rechtsanwalt Max Winterfeldt, als Vertreter der „Drittschuldner" und „Nebenintervenienten" bekämpft die Ausführungen des Vorredners und „Gegners" Punkt für Punkt, illustrirt und exemplificirt die Angelegenheit nach mancher interessanten Seite hin und sagt, es werde dem Gegner, wenn der hohe Gerichtshof die Angelegenheit zum Ausgleich auf diplomatischem Wege verweise, schwerlich gelingen, dem Minister des Aeusseren einen Schaden nachzuweisen. Als letzter Redner spricht Herr Geh. Legationsrath Hellwig, welcher sich sachlich ebenfalls gegen die Ausführungen des Herrn Justizraths Koffka wendet, alsdann die Begründung des Competenzconflictes weiter ausführt und schliesslich den hohen Gerichtshof bittet, die Unzulässigkeit des gerichtlichen Verfahrens auszusprechen. Nach einstündiger Berathung erfolgte die Publication des Urtheils im Tenor, welcher lautet: „Der Rechtsweg wird als unzulässig erklärt und der Competenzconflict für begründet erachtet". Die Verhandlung hatte exclusive der „Berathung" zwei Stunden gedauert, und waren am Gerichtstische ausser den erwähnten beiden Herren und dem Correferenten Ministerialdirector Marcard noch die Herren: Senatspräsident Henschke, Geh. Oberregierungsrath de la Croix, die Geh. Oberjustizräthe Wentzel,

Hinrichs und Spener, Geh. Oberfinanzrath Rüdorf und Kammergerichtsrath Rathmann zu bemerken.

In einem Couponprocess der Elisabethbahn hat die Königliche Eisenbahndirection beim Frankfurter Landgericht den Antrag auf Aufhebung der Beschlagnahme von Waggons beantragt. Die Königliche Eisenbahndirection führte aus, dass sie nicht verpflichtet sein könne, derartige Wagen den Gläubigern herzugeben, da nach dem zwischen den verschiedenen Eisenbahnen getroffenen Uebereinkommen jede Bahnverwaltung das Recht habe, Wagen einer anderen Bahnverwaltung, die in ihr Gebiet kommen, bis an die Endstation zu befördern und ihrerseits in der Richtung nach der anderen Bahnverwaltung, nachdem sie dieselben beladen, zurückzubefördern. Das Oberlandesgericht verwarf jedoch die Berufung, indem es ausführte, dass die Klage auf Aufhebung der Pfändung wegen eigener Rechte der Königlichen Eisenbahndirection nicht zutreffen kann, weil diese Klage nur denjenigen dritten Interessenten gegeben sei, die sich nicht selbst im Besitze der gepfändeten Gegenstände befinden; die Eisenbahndirection habe an einer Klage gar kein Interesse und zu einer solchen keinerlei Recht, sie möge vielmehr abwarten, bis die Gläubiger auf Herausgabe des Waggons entsprechenden Antrag stellen, denen gegenüber es ihr unbenommen bleibe, mit ihren Einwendungen hervorzutreten, dass überdies die Eisenbahnwagen, noch dazu einer nicht in Deutschland gelegenen Bahn, nicht der Execution entzogen seien, kann einem begründeten Zweifel nicht unterliegen. — Am 12. Januar ist übrigens der Termin abgelaufen, innerhalb dessen für den Vergleich zwischen dem Prioritätencurator und der Verwaltung der Oesterreichischen Elisabethbahn in Deutschland Gesetzeskraft erwirkt sein muss, „widrigenfalls der Vergleich nichtig wäre und jedem der contrahirenden Theile frei stehen soll, um die Reassumirung des beim Landesgerichte anhängigen Rechtsstreites einzuschreiten." Die Bedingung ist nicht eingetreten, und der Vergleich hinfällig. Die Währungsfrage bleibt also ungelöst und der Uebergang der Elisabethbahn an den Staat dürfte neue Complicationen schaffen.

Unfälle auf den Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) waren im Ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 27 Entgleisungen und 37 Zusammenstösse in Stationen und 186 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 213 Personen verunglückt, sowie 63 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 148 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 13 627 636 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 8 verletzt (davon entfallen die 8 Verletzungen auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und die Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (linksrheinische); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 28 getödtet und 85 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 2 getödtet, 28 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 21 getödtet und 14 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 23 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 22 047,36 km Betriebslänge und 580 367 982 geförderten Achskilometern) 169 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln (27), die Oberschlesische Eisenbahn (24) und die Württembergischen Staatseisenbahnen (21); auch verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind auf den vorgenannten Eisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 882,20 km Betriebslänge und 102 252 521 geförderten Achskilometern) 19 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rechte Oderufer Eisenbahn (6), die Breslau Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (4) und die Berlin-Hamburger Eisenbahn (4); auch verhältnissmässig sind auf diesen Bahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 115,76 km Betriebslänge und 8 341 208 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn hält am 23. d. Mts. bekanntlich eine ausserordentliche Generalversammlung ab. Die Vorlage der Direction für dieselbe empfiehlt die Annahme der Regierungsofferte. Die Offerte entspricht, wie ausgeführt wird, dem zeitigen Nutzungswerthe des Unternehmens. Dass in den nächsten Jahren die Rente erheblich höher werde, ist nicht mit Sicherheit vorauszusetzen, da gegenüber der Erwartung einer Hebung des Verkehrs doch die ungünstigeren Chancen in Betracht gezogen werden müssen, welche aus der Concurrenz der Preussischen Staatsbahnen erwachsen. Da die Uebergabe der Verwaltung nicht vor dem 1. Mai erfolgen kann, so erfolgt der Abschluss und Zahlung der Dividende pro 1881 in gewohnter Weise. Der Vertrag schliesst sich bis auf die Höhe der offerirten Rente von 6 pCt. dem früheren Entwurf an. Die Frist für Herbeiführung der Landesherrlichen Genehmigung ist bis zum 1. Juni verlängert.

Hinsichtlich der Ressortverhältnisse der Berliner Stadtbahnverwaltung theilt die „N. A. Z." mit, dass die jetzt noch bestehende Königliche Direction der Berliner Stadteisenbahn lediglich den Bau der Stadtbahn geleitet und fertig gestellt hat, mit der Leitung des künftigen Betriebes auf der Stadtbahn hat dieselbe nichts zu schaffen; sie wird vielmehr alsbald aufgelöst, und werden die noch rückständigen Bauarbeiten auf die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin übergehen. Die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Betriebsverwaltung liegt unter der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin allein dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt zu Berlin (Stadt- und Ringbahn) ob. Als commissarischer Betriebsdirector dieses Eisenbahnbetriebsamtes fungirt der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Taeger; Verkehrs- und Grundeigenthums-Decernent ist der Regierungsassessor von Kühlewein. Das Geschäftsbureau dieses Betriebsamtes befindet sich im Hause NW. Neustädtische Kirchstrasse 15.

Aus Bayern.

⊙ **München**, den 10. Januar 1882. (Schnellzüge. Bahnhofbau Nürnberg. Bayerisches Bahnnetz.)

Der **Paris-Wiener Courierzug** über Simbach wurde seit Jahren nur in einem verhältnissmässig geringen Masse benutzt, vielmehr wählte die weitaus grössere Anzahl von Reisenden, namentlich im Sommer, lieber die Route von München nach Wien über Salzburg, von wo ab seither 2 Schnellzüge nach Wien abgelassen wurden, der eine zur Nachtzeit, der andere am Nachmittage. Es ist nun von den betheiligten Bahnverwaltungen die Uebereinkunft getroffen worden, die Schnellzüge München-Simbach-Wien und umgekehrt vom künftigen Sommer an in Wegfall kommen zu lassen und werden dann die Courierzüge zwischen Wien und Paris nur mehr über München und Salzburg verkehren. Diese Fahrt von München nach Wien über Salzburg wird um ungefähr 1½ Stunden länger dauern, als bisher die Reise über Simbach. Die Abfahrtszeiten der Postzüge dagegen von hier nach Wien über Simbach und die Ankunftsstunden derselben von dort im Münchener Centralbahnhofe werden im Wesentlichen die bisherigen bleiben.

In Nürnberg wird zur Zeit eine Erweiterung des **Bahnhofhauptgebäudes** vorgenommen. Die beiden seitlichen Anbauten sind nun im Rohbau vollendet und schliessen sich in ihren schlichten gothischen Formen dem alten Centralbau in überaus glücklicher Weise an. Auch die Arbeiten im Innern schreiten rüstig vorwärts und lassen die bereits fertigen Theile dieselbe neugothische Decorationsweise erkennen, die den übrigen Räumen bis jetzt ein so charakteristisches Gepräge verliehen hat. Vom Perron aus gesehen, rechts, zeigt sich der erweiterte Wartesaal III. Classe mit seinem Buffet. Dahinter zieht sich eine schmale eiserne Wendeltreppe in das Souterrain, wo die Küche und die anderen Wirthschaftsräume untergebracht sind. Der andere Flügel enthält den Wartesaal I. Classe ohne Restauration und sind hier die decorativen Arbeiten am weitesten vorgeschritten. Ringsum über die Brüstungshöhe ziehen sich imitirte Draperien herum und erzielen durch ihren grünlichen Grundton eine überaus vortheilhafte Stimmung, darüber dicht unter der Decke verzweigt sich ein gothischer Spitzbogenfries. Decke wie Thüren zeigen die zierlichste Holzarchitektur und sind reich mit Masswerke geschmückt. Hinter diesem Wartesaal liegt der Königssalon, der aber noch in ganz rohem Zustande sich befindet. Auch vorn an den Vestibülen werden die Arbeiten an den Plafonds eifrig betrieben und so wird in Bälde dieser Bahnhof in einem ganz neuen und verhältnissmässig reichen Gewand sich zeigen.

Am 1. Januar d. Js. umfasste das **Bayerische Staatseisenbahnnetz** eine Länge von 4 233,824 km mit 649 Stationen. Es entfallen hiervon:

auf das Oberbahnamt Augsburg	386,214 km	mit 63	Stationen,
„ „ „ Bamberg	410,071 „	„ 68	„
„ „ „ Ingolstadt	394,062 „	„ 58	„
„ „ „ Kempten	406,498 „	„ 53	„
„ „ „ München	368,029 „	„ 56	„
„ „ „ Nürnberg	412,733 „	„ 69	„
„ „ „ Regensburg	449,784 „	„ 65	„
„ „ „ Rosenheim	519,778 „	„ 75	„
„ „ „ Weiden	464,713 „	„ 65	„
„ „ „ Würzburg	421,942 „	„ 72	„

Bahnämter existiren 23, Post- und Bahnämter 15, Bahnverwaltungen 7, Post- und Bahnverwaltungen 19, Bahnexpeditionen I. Classe 68, Post- und Bahnexpeditionen I. Classe 296, Bahnexpeditionen II. Classe 26, Post- und Bahnexpeditionen II. Classe 111, Haltestellen 78, Haltestellen mit Postexpeditionen 6.

Dalmatinische Staatseisenbahnen.

(Aus dem Bericht über das Jahr 1880.) Die Länge der Bahn hat sich im Jahre 1880 nicht verändert und beträgt: Die Hauptbahn Spalato-Servic hat eine Betriebslänge von 83,287 km (Tarifslänge 108 km), die Flügelbahn Perkovic-Sebenico hat eine Betriebslänge von 21,818 km (Tarifslänge 27 km). Zusammen 105 km Betriebslänge (Tarifslänge 135 km).

Der Ausweis über die Betriebseinnahmen und Ausgaben unter Annahme der Betriebslänge der Linie mit 105 km und der mit zahlenden Zügen zurückgelegten Zugkilometer (78,482), stellt sich wie folgt:

	Total	pro Bahn-km	pro Zug-km	pCt.
	Gulden			
Betriebseinnahmen:				
Aus dem Personenverkehr . . .	19 694	187,5	0,25	24,6
„ „ Gepäckverkehr . . .	637	6,1	0,01	0,8
„ „ Eil- und Frachtgüterverkehr	48 312	460,1	0,62	60,2
Verschiedene Einnahmen . . .	11 526	109,8	0,14	14,14
Summa	80 169	763,5	1,02	100,0
Betriebsausgaben:				
Allgemeine Verwaltungsausgaben	17 519	166,8	0,22	9,0
Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung .	55 534	528,9	0,71	28,5
Verkehr u. commerzieller Dienst	45 679	435,0	0,58	23,4
Zugförderung und Werkstätte .	69 677	663,6	0,89	35,8
Diverse Ausgaben	6 424	61,2	0,08	3,3
Summa	194 833	1 855,5	2,48	100,0
Daher Mehrausgabe	114,664	1 092,5	1,46	.

Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme: 243,03 pCt.

Die Betriebseinnahmen der Französischen Hauptbahnen

in dem ersten Semester 1880 und 1881.
(Nach dem „Bulletin du Ministère des travaux publics“ vom November 1881.)

Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge am 30. Juni des Jahres 1880	1881	Für das Kilometer Einnahme 1880	1881	Differenz von 1881 gegen 1880 im Ganzen	in pCt.
	km		in Francs			
Ancien réseau.						
Nord	1 324	1 342	45 899	45 435	— 463	— 1,01
Est	755	755	32 253	33 546	+ 1 293	+ 4,01
Ouest	900	900	44 430	43 355	— 1 075	— 2,42
Paris à Orléans	2 017	2 017	27 511	28 295	+ 784	+ 2,85
Paris-Lyon-Méditerranée	4 198	4 508	35 150	33 684	— 1 466	— 4,17
Midi	796	796	39 946	39 420	— 526	— 1,32
Ceinture de Paris (rive droite)	20	20	166 134	167 488	+ 1 354	+ 0,82
Grande ceinture de Paris	34	34	10 202	11 102	+ 900	+ 8,82
Sa.	10 032	10 360	36 240	35 656	— 584	— 1,61
Nouveau réseau.						
Nord	667	673	12 794	11 843	— 951	— 7,43
Est	1 993	2 035	16 192	16 477	+ 285	+ 1,76
Ouest	2 055	2 208	9 442	9 127	— 315	— 3,34
Paris à Orléans	2 342	2 342	10 474	10 360	— 114	— 1,09
Paris-Lyon-Méditerranée	1 543	1 543	7 556	7 059	— 497	— 6,58
Midi	1 518	1 518	8 292	8 473	+ 181	+ 2,18
Sa.	10 118	10 319	10 791	10 625	— 166	— 1,54
Réseau spécial.						
Paris-Lyon-Méditerranée (Rhône-M. Cenis) . .	144	144	23 983	22 336	— 1 647	— 6,87
L'État	1 849	2 812	4 357	4 153	— 204	— 4,68
Compagnies diverses*) .	806	815	7 560	7 997	+ 437	+ 5,78
Gesammtsumme . .	22 934	24 435	21 270	20 681	— 591	— 2,78
Durchschnittssumme	23 010	24 039	—	—	—	—

*) Es sind dieses folgende Bahnen: Lille à Bethune et à Bully-Grenay 50 km (40), Lille à Valenciennes 73 km, Nord-Est 239 km, Somain à Anzin 37 km, Chauny à Saint Gobain 15 km, Hazebrouck-Belgische Grenze 15 km, Enghien à Montmorency 3 km, Vassy à St. Dizier 22 km, Vitré à Fougères 81 km, Dombes et Sud-Est 175 km, Rhône (la Croix Rousse à Sathonay) 7 km, Medoc 100 km.

Die Totalsummen stellten sich für die Hauptnetze wie folgt:

	1880 Frcs.	1881 Frcs.	Differenz Frcs.
Ancien réseau	363 137 998	368 468 395	+ 5 311 236
Nouveau réseau	108 137 998	108 700 303	+ 562 305
Réseau spécial	3 165 705	2 948 357	— 217 350
Linien in Staatsbahnverwaltung	8 953 204	10 598 610	+ 1 645 406
Compagnies diverses	6 017 851	6 437 367	+ 419 516

Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im November 1881.

Zufahrtslinien.

November 1881	Sectionen: Immensee-Flüelen	Flüelen-Göschenen	Airolo-Biasca	Cadenazzo-Pino	Giubiasco-Lugano	Total
Länge in Kilom.	31,980	38,742	45,838	16,200	25,952	158,712
Erdarbeiten:[1])						
Voransch. 1881 m^3	960 900	1 293 840	1 697 500	321 390	553 820	4 827 450
Fortsch. i. Nov. „	4 220	4 760	8 860	2 910	5 210	25 960
Stand a. 30. „ „	979 170	1 252 710	1 616 400	307 480	587 600	4 743 360
„ „ „ „ pCt.	102	97	95	96	106	98
Mauerwerk:						
Voransch. 1881 m^3	51 530	91 190	79 510	34 770	38 440	295 440
Fortsch. i. Nov. „	240	520	400	480	1 110	2 750
Stand a. 30. „ „	47 320	81 260	75 160	34 810	38 760	277 310
„ „ „ „ pCt.	92	89	95	100	101	94
Tunnels:[2])						
Voransch. 1881 m	5 585,5	7 295,8	8 083,8	—	3 241,9	24 208,0
Fortschritt i. Nov.						
a) Richtstollen m	—	—	—	—	—	—
b) Erweiterung „	—	—	81	—	—	81
c) Strosse „	—	—	217	—	—	217
d) Gewölbe „	—	63	392	—	192	647
e) Widerlager „	—	15	159	—	108	282
Stand a. 30. Nov.[2])						
a) Richtstollen m	5 586	7 296	8 084	—	3 242	24 208
b) Erweiterung „	5 586	7 296	7 919	—	3 242	24 043
c) Strosse „	5 586	7 296	7 725	—	3 242	23 849
d) Gewölbe „	5 364	6 208	4 822	—	3 239	19 633
e) Widerlager „	5 299	3 439	3 017	—	3 239	14 994
Stand a. 30. Nov.						
a) Richtstollen pCt.	100	100	100	—	100	100
b) Erweiterung „	100	100	98	—	100	99
c) Strosse „	100	100	96	—	100	99

[1]) Exclusive Sondirungsarbeiten für Brücken, Gallerien etc.
[2]) Inclusive Voreinschnitte an den Mündungen.

Seeländische Staatsbahnen.

(Verwaltungsbericht über das Kalenderjahr 1880 und das erste Quartal des Jahres 1881.)

Das Staatsbahnnetz bestand am Jahresschlusse aus folgenden Linien: Kopenhagen-Roskilde 4¼ Meilen, Roskilde-Korsör 10½ Meilen, Kopenhagen-Helsingör mit Abzweigung von Hellerup nach Klampenborg 9¾ Meilen, Roskilde-Masnedsund 12 Meilen, Roskilde-Kallundborg 10½ Meilen, Frederiksberg-Frederikssund 5 Meilen und die Hafenbahn in Kopenhagen $^3/_8$ Meilen, zusammen $51^3/_8$ Meilen.

Die Betriebsresultate stellten sich pro 1880 folgendermassen: Es sind 3 203 382 Personen, 234 262 gegen das Vorjahr mehr, befördert worden. Dieselben haben 12 192 140 Meilen zurückgelegt und 3 054 182 Kr. gezahlt, d. i. 59 886 Kr. pro Meile, 94,29 Oere pro Person oder 24,75 Oere pro Personenmeile. An Gütern sind transportirt 9 726 960 Ctr., 8 346 Pferde, 43 520 Stück Hornvieh, 161 547 Stück Schweine, Kälber etc., 594 Stück Fahrzeuge aller Art. Zurückgelegt haben die vorbezeichneten Transporte 67 918 584 Meilen, mithin hat jeder Centner 6,75 Meilen durchlaufen. Die Einnahme aus dem Güter- etc. Verkehre stellte sich auf 2 067 520 Kr. 48 Oere, folglich 40 540 Kr. pro Meile. Hierzu kommen an Einnahmen aus verschiedenen Quellen 61 984 Kr. 86 Oere, so dass die Gesammteinnahme 5 183 688 Kr. 47 Oere ausmacht. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 2 390 504 Kr. 57 Oere, mithin bleibt ein Nettoüberschuss von 2 793 183 Kr. 90 Oere.

Im ersten Quartale des Jahres 1881 sind 376 579 Personen befördert, wofür 446 358 Kr. 96 Oere vereinnahmt wurden. Die Güterbeförderung umfasste 2 009 086 Ctr. nebst 1 897 Pferden und 22 408 Stück sonstiges Vieh mit einer Einnahme von 468 554 Kr.

70 Oere. 9 788 Kr. 38 Oere wurden aus Extraordinarien genommen, so dass zusammen 924 702 Kr. 04 Oere verrechnet worden sind. Die Betriebskosten betrugen 639 976 Kr. 11 Oere, folglich bleibt ein Nettoerträgniss von 284 725 Kr. 93 Oere. Das rollende Material bestand aus 51 Locomotiven, 48 Tendern, 7 Tenderlocomotiven, 1 Salonwagen, 303 Personenwagen und 878 Post-, Gepäck- und Güterwagen. Die Locomotiven durchliefen 181 367¼ Meilen und die sämmtlichen Wagen 2 664 290⅛ Meilen. Der Reservefonds hatte einen Bestand von 1 639 133 Kr. 46 Oere.

Reichsgerichts-Präjudicien.

In Sachen des Königlich Preussischen Fiscus, vertreten durch die Königliche Direction der Ostbahn in Berlin, Verklagten und Imploranten, wider den Rittergutsbesitzer Carl v. Treskow zu Friedrichsfelde, Kläger und Imploraten, hat das Reichsgericht, Fünfter Civilsenat, in der Sitzung vom 1. October 1881 für Recht erkannt: dass die gegen das Erkenntniss des ersten Hülfscivilsenats des Kgl. Preussischen Kammergerichts vom 3. November 1880 eingelegte Nichtigkeitsbeschwerde zurückzuweisen, dem Imploranten auch die Kosten dieser Instanz aufzuerlegen V. R. W.

Gründe.

Dem angefochtenen Erkenntnisse liegt folgender Thatbestand zu Grunde: Als ein Fuhrwerk des Klägers sich auf einer über die Ostbahn führenden Ueberfahrt befand, wurden die Pferde durch das Herannahen zweier Locomotiven von Osten her und durch das hierdurch erregte brausende Geräusch scheu und drängten auf das westliche Brückengeländer los.

Dieses wurde wegen seiner Schwäche und mangelnder Befestigung zertrümmert, und das Gespann stürzte mit dem beladenen Wagen auf den Bahnkörper hinab, wodurch der Tod eines Pferdes herbeigeführt wurde.

Der Appellationsrichter hat den Anspruch des Klägers auf Entschädigung für den Verlust des Pferdes für begründet erklärt, sowohl nach dem § 14 wie nach dem § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.

Nachdem die vorhergehenden Paragraphen Bestimmungen über die bei der Enteignung von den Eisenbahngesellschaften zu leistende Entschädigung getroffen haben, heisst es im § 14 dieses Gesetzes:

„Ausser der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluthsanlagen etc nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden."

Der Grundbesitz des Klägers wird durch die Ostbahn durchschnitten, und es ist unstreitig, dass die hier in Rede stehende Ueberführung auf Verlangen desselben und der Landespolizeibehörde zur Verbindung des Gehöfts des klägerischen Ritterguts mit den durch den Bahnkörper davon getrennten Aeckern angelegt ist.

In Uebereinstimmung mit dem ersten Richter nimmt der Appellationsrichter an, dass der Verklagte das Geländer, durch welches das Gespann des Klägers gebrochen ist, nicht in gehöriger Weise unterhalten und die ihm in dieser Hinsicht nach dem § 14 cit. obliegende Verpflichtung nicht erfüllt habe und daher entschädigungspflichtig sei.

Die Nichtigkeitsbeschwerde greift die Entscheidung mit der Ausführung an, dass der § 14 cit. über eine Schadensersatzpflicht des Eisenbahnunternehmers nicht disponire. Dieses ist richtig, aber es lässt sich nicht annehmen, dass der Appellationsrichter dieses verkannt habe. Er stützt vielmehr seine Entscheidung augenscheinlich nur insoweit auf den § 14 cit., als er hieraus die Verpflichtung des Verklagten herleitet, das fragliche Geländer im gehörigen Stand zu erhalten.

Wie der erste Richter bereits in der Nichterfüllung dieser Verpflichtung ein vertretbares, mit dem Unfall in ursachlichem Zusammenhange stehendes Verschulden gefunden hat, so stellt auch der Appellationsrichter fest, dass darin, dass der Verklagte, obgleich er die Ueberbrückung für die Dauer der Bewegung eines Zuges unter derselben nicht durch eine Barrière abgeschlossen hatte, die Brücke nicht habe so fest herstellen lassen, dass sie auch dem Scheuen und Andrängen eines Pferdegespanns genügenden Widerstand habe leisten können, eine Verschuldung zu finden sei. Hiernach stützt der Appellationsrichter die Verurtheilung zum Schadenersatz in Uebereinstimmung mit dem ersten Richter auf allgemeine Rechtsgrundsätze, indem er annimmt, dass der Verklagte schuldhafter Weise die ihm obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllt und hierdurch den Schaden verursacht habe. (Vergleiche §§ 9, 11, 12, Theil I, Titel 6 des Allgemeinen Landrechts.)

Die Nichtigkeitsbeschwerde ist weiter der Ansicht, dass der Appellationsrichter von dem Gesichtspunkte des Verschuldens aus mit Unrecht den Königlichen Eisenbahnfiscus verantwortlich mache, dass der Kläger sich vielmehr nach §§ 11 12 Theil II Titel 15 des Allgemeinen Landrechts nur an denjenigen Beamten halten könne, welcher das Versehen begangen habe.

Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 findet ebenso auf die Staatsbahnen, wie auf die Privatbahnen Anwendung; insbesondere ist auch bei dem Baue der Ostbahn Allerhöchst bestimmt worden, dass das Recht zur Enteignung, sowie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen solle. Wie nun anzunehmen ist, dass die Eisenbahngesellschaften für die Erfüllung der ihnen nach § 14 cit. obliegenden Verpflichtungen selbst und unmittelbar verantwortlich sein sollen und den auf einer Vernachlässigung dieser Verpflichtungen gegründeten Schadensersatzanspruch nicht an ihre Beamten und Vertreter verweisen dürfen, so muss auch bei den Staatsbahnen, weil das erwähnte Gesetz auf diese in gleicher Weise wie auf die Privatbahnen Anwendung findet, der Fiscus selbst für einen derartigen Schaden und unmittelbar aufkommen.

Die allgemeine Vorschrift des § 12 Theil II Titel 15 des Allgemeinen Landrechts findet nach dem Gesetze vom 3. November 1838 auf diejenigen Strassenanlagen, welche der Fiscus auf Grund dieses Gesetzes als Unternehmer der Staatsbahnen zu unterhalten hat, keine Anwendung.

Vergleiche Striethorst, Archiv, Band 84 p. 151 fg.

Hiernach macht die Nichtigkeitsbeschwerde dem Appellationsrichter mit Unrecht den Vorwurf, dass er den § 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 und die §§ 11, 12 Theil II Titel 15 des Allgemeinen Landrechts verletze.

Schon hiernach ist die Nichtigkeitsbeschwerde zurückzuweisen. Es erscheinen aber auch die übrigen Angriffe nicht begründet.

Der § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 lautet: „Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten."

Die Vorschrift dieses Paragraphen will dem Publikum einen Schutz gegen die mit dem Eisenbahnfiscus verbundenen besonderen Gefahren gewähren. Nach dem Zwecke der Vorschrift ist es nicht gerechtfertigt, die Anwendung derselben auf den Fall zu beschränken, wenn die Beschädigung bei einer Bewegung der Eisenbahnwagen zum Zwecke der Beförderung von Personen oder Gütern bei der Fahrt von Personen- oder Güterzügen stattfindet, wie denn auch der Wortlaut nur besagt, dass der Schaden „bei der Beförderung auf der Bahn" eingetreten sein müsse.

Es ist vielmehr anzunehmen, dass der Paragraph den Eisenbahnunternehmer jedenfalls dann zum Ersatze verpflichtet, wenn der Schaden bei einer Bewegung von Transportmitteln auf der Bahn entstanden ist, und derselbe mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes in Zusammenhang steht.

Vergleiche Entscheidungen des Obertribunals Band 28 p. 270 fg., Striethorst Archiv Band 36 p. 69 fg., Band 52 p. 33 fg., Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts Band 8 p. 420 fg.

Von diesem Gesichtspunkte aus kann es nicht als rechtsirrthümlich angesehen werden, wenn der Appellationsrichter den § 25 cit. für anwendbar auf den vorliegenden Fall erklärt hat. Nach der thatsächlichen Feststellung ist der Unfall dadurch herbeigeführt, dass die Pferde auf der Ueberfahrt über die Bahn in Folge des Herannahens zweier Locomotiven scheu geworden sind. Es hat also eine Bewegung von Transportmitteln, eine Beförderung auf der Bahn in diesem Sinne stattgefunden.

Hierdurch ist der Unfall herbeigeführt. Derselbe steht auch insofern mit der besonderen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes in Zusammenhang, als wegen der Schnelligkeit, mit welcher die Locomotiven heranfahren und wegen des damit verbundenen starken und ungewöhnlichen Geräusches, die Pferde vor den in unmittelbarer Nähe befindlichen Fuhrwerken sehr leicht scheu werden.

Die Nichtigkeitsbeschwerde führt noch aus, dass, wenn die Bestimmung des § 25 cit. Anwendung finde, der Appellationsrichter hätte berücksichtigen müssen, dass der Schaden durch einen unabwendbaren äusseren Zufall entstanden sei, indem der Knecht Meyer trotz aller Kraftanstrengung nicht im Stande gewesen war, die Pferde zu bändigen.

Der Appellationsrichter hat die Frage, ob der Unfall einem unabwendbaren äusseren Zufall zuzuschreiben sei, verneint, weil der Verklagte die Möglichkeit eines solchen Unglücks hätte vorhersehen können, und deswegen entweder die Ueberbrückung für die Dauer der Bewegung eines Zuges hätte schliessen, oder die Brücke so fest herstellen sollen, dass sie auch dem Scheuen und Andrängen eines Pferdegespannes genügend Widerstand leistete. Der Appellationsrichter verneint also, dass hier ein unabwendbarer äusserer Zufall vorliege, weil der Verklagte

dem Unfall durch geeignete Massnahmen hätte vorbeugen können. Dieses ist eine thatsächliche Feststellung, die, soweit ersichtlich, auf einer irrigen Rechtsanschauung, insbesondere auf einer unrichtigen Auffassung des Begriffs des unabwendbaren äusseren Zufalls nicht beruht.

Dass der Fiscus bei den Staatsbahnen auf Grund des § 25 cit. unmittelbar haftet, ebenso wie die Eisenbahnunternehmer bei den Privatbahnen, ergiebt sich aus den obigen Ausführungen. Uebrigens ist auch nach dieser Richtung ein besonderer Angriff von der Nichtigkeitsbeschwerde nicht erhoben. (Vergleiche Entscheidungen des Obertribunals Band 37 p. 42 fg.)

Der Appellationsrichter hat hiernach den § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht falsch ausgelegt. Es ist unbegründet, wenn die Nichtigkeitsbeschwerde ihm eine Verletzung dieses Paragraphen, sowie des § 46 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht und event. Interpretationsregeln vorwirft. Die Kosten dieser Instanz fallen dem Imploranten zur Last.

Entschädigungen für Unfälle im Personenverkehr bei den Englischen Eisenbahnen.

Als besten Beweis dafür, dass die Sicherheit des Reisens auf den Englischen Eisenbahnen in den letzten 10 Jahren sich ganz wesentlich vermehrt habe, giebt die „Railway News" die nachstehende Zusammenstellung der von den Englischen Eisenbahngesellschaften in diesen letzten Jahren gezahlten Entschädigungen für Unfälle, welche Reisende bei dem Eisenbahnbetrieb erlitten haben und vergleicht diese Beträge mit den aus dem Personenverkehr in denselben Jahren erzielten Einnahmen:

Jahr	Einnahme aus dem Personenverkehr Lstr.	Gezahlte Entschädigungen Betrag Lstr.	Gezahlte Entschädigungen in Procenten der Einnahme aus dem Personenverkehr
1870	17 101 000	322 500	1,88
1871	18 217 000	312 334	1,71
1872	19 729 000	299 389	1,52
1873	21 087 000	364 509	1,73
1874	22 014 000	355 876	1,62
1875	22 705 000	381 038	1,68
1876	23 058 000	319 866	1,39
1877	23 306 000	284 969	1,22
1878	23 538 000	254 473	1,08
1879	22 583 000	210 056	0,93
1880	23 762 000	234 100	0,98

Nach dieser Zusammenstellung haben sich die für Entschädigungen gezahlten Beträge nicht nur im Verhältniss zu den Verkehrseinnahmen, sondern auch im absoluten Sinne vermindert. Im Verhältniss zu den Einnahmen stellt die in 1880 für Entschädigungen gezahlte Summe nur die Hälfte der in 1871 gezahlten dar. Dabei wird noch darauf hingewiesen, dass das Verhältniss der jetzigen Sicherheit des Reisens gegen die Sicherheit in 1870 sich noch günstiger ergiebt, wenn beachtet werde, dass die Zahl der Reisenden sich ausserordentlich vermehrt hat und zwar in bedeutend höherem Masse als die Einnahme aus dem Personenverkehr.

Als Ursachen der vermehrten Sicherheit des Reiseverkehrs werden bezeichnet: die Einführung des Blocksystems, der continuirlichen Bremsen und der mechanischen Verbindung der Weichen und Signale, sowie die vollständige Trennung des Güterverkehrs von dem Personenverkehr bei den mit starkem Güterverkehr belasteten Linien.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. Januar d. J. tritt für den Transport von Steinkohlen und Cokes bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen von Lugau, Oelsnitz bei Lichtenstein und Zwickau nach Stationen der Werrabahn ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen neben um 0,01 ℳ pro 100 kg erhöhten Frachtsätzen für Lugau-Coburg und -Ebersdorf, die jedoch erst am 1. März Giltigkeit erlangen, ermässigte Frachtsätze für die übrigen Stationen der Werrabahn zur Einführung kommen. Der Tarif ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 9. Januar 1882. Königliche General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (141)

Am 10. Januar cr. gelangt im Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre via Romanshorn für Wollgarnsendungen bei Aufgabe in Quantitäten von 5 000 kg und mehr pro Wagen von Derendingen nach Greiz ein Frachtsatz von 6,80 Francs pro 100 kg zur Einführung. Dresden, am 8. Januar 1882. Königliche General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (142)

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband-Verkehr. Vom 1. Februar 1882 kommen für den Transport von gedörrten Pflaumen in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im obenbezeichneten Verband-Verkehre nachstehende Ausnahmesätze zur Erhebung:

zwischen Wien K. F. N. B., Oe. St. B. Oe. N. W. B.
und
Danzig l. Th. . . 4,80 ℳ pro 100 kg,
Königsberg i/Pr. . 5,45 „ „ 100 „

Breslau, den 9. Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verband-Verwaltungen. (143)

Magdeburg - Sächsischer bezw. Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Die im Staatsbahntarif zwischen den Königlichen Directionsbezirken Berlin und Magdeburg vom 1. Januar 1882 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Kohlfurt N. M. und Elsterwerda B. Dr. mit Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg finden vom 1. Januar cr. ab auch auf den Verkehr der Kohlfurt-Falkenberger Stationen Kohlfurt und Elsterwerda insoweit Anwendung, als bisher eine directe Abfertigung von Gütern im Magdeburg-Sächsischen Verband (Tarif vom 1. October 1877) bezw. von Leichen, Fahrzeugen und Vieh im Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband (Tarif vom 1. Juli 1880) stattgefunden hat.

Soweit gegenüber den bisherigen bezüglichen Taxen die neuen Entfernungen und Frachtsätze für Kohlfurt und Elsterwerda B. A. E. Erhöhungen in sich schliessen, treten letztere erst mit dem 1. März 1882 in Kraft. Berlin, den 9. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (144)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Verbandstarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 15. Januar cr. Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, welche auch Exemplare à 0,05 ℳ käuflich abgeben. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (145)

Die im **Niederländisch - Norddeutschen Verbandstarife** vom 1. October 1879 enthaltenen Tarifsätze zwischen Bremen K. M. einerseits und den Stationen Almelo, Delden, Deventer, Dieren, Enschede, Goor, Hengelo, Lochem, Oldenzaal, Olst, Zütphen und Zwolle der Niederländischen Staatseisenbahnen andererseits via Diepholz-Osnabrück treten mit dem 1. März d. J. ausser Kraft.

Die directe Expedition zwischen den bezeichneten Relationen erfolgt vom genannten Zeitpunkte ab ausschliesslich über die Route Salzbergen - Rheine - Quakenbrück-Oldenburg im Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbande zu dem in demselben bestehenden gleichen bezw. niedrigeren Tarifsätzen. Braunschweig, den 10. Januar 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (146)

Am 15. d. M. treten im **Rheinischen Nachbar-Verkehr** folgende Tarifhefte in Kraft:

1. Heft 8 zum Güter-Tarif vom 1. September 1881, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen den rechtsrheinischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) sowie Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgs-Marienhütte Eisenbahn einerseits und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staats-Eisenbahn andererseits;

2. Heft 9 zum Ausnahme-Tarife B. vom 1. Juli 1881, enthaltend Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 resp. 10 000 kg von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) sowie von Station Eving der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn nach den oben genannten Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahn.

Durch diese Tarifhefte werden ersetzt und aufgehoben die bezüglichen Sätze:

1. des Nachtrags IX zum Tarif für den Friesisch-Westfälischen Verband vom 1. Mai 1878,

2. Der Ausnahme-Tarife (A und B) vom 1. April 1881 für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 50 000 bezw. 10 000 kg von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn und des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrhein.)

nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn,

3. des Ausnahme-Tarifs (A und B.) vom 15. Mai 1881 für den Verkehr von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn.

Soweit die Frachtsätze des genannten Hefts 8 Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze des Friesisch-Westfälischen Verbandes in sich schliessen, bleiben die letzteren noch bis zum 1. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, bei welchen auch Exemplare des Hefts 8 zum Preise von 0,20 ℳ und des Hefts 9 zum Preise von 0,30 ℳ käuflich zu haben sind. Köln, den 10. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (147)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güter-Verkehr. Am 15. Januar d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Specialtarife vom 15. Februar 1877 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits via Herbesthal, zugleich als Nachtrag IX zum Ausnahmetarif von 1. April 1878 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets zwichen Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits via Herbesthal in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit einigen neu aufgenommenen Stationen der Belgischen Staatsbahn, sowie ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Assche, Lebbecke, Merchtem und Opwyk der Belgischen Staatsbahn.

Exemplare können zum Preise von ℳ 0,15 in der Drucksachen-Verwaltung der unterzeichneten Eisenbahn-Direction abgegeben werden. Köln, den 11. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (148)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Die in dem vom 1. Januar cr. ab giltigen Tarifnachtrag 6 enthaltenen Frachtsätze für die Relation Spandau B. H. -Bernau werden bezüglich der Specialtarife A 2 I, II und III und des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II mit Wirkung vom 24. Februar cr. ab um je 0,03 ℳ pro 100 kg erhöht. Berlin, den 12. Januar 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (149)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. März d. Js. ab treten in Kraft:

a) ein neues Gütertarifheft No. 4,
b) Nachtrag XII zu Gütertarifheft No. 1,
c) Nachträge VI zu Gütertarifheft No. 3a und 3h.

Hierdurch werden n e u e bezw. a b g e ä n d e r t e T a r i f s ä t z e für den Verkehr mit Stationen der Badischen, Elsass-Lothringischen, Pfälzischen, Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar- und Oberhessischen Bahnen, sowie der Eisenbahndirectionsbezirke Frankfurt a. M. und Hannover eingeführt, welche theils Erhöhungen, theils Ermässigungen der seitherigen Sätze enthalten. Ausserdem werden Verkehrsbeschränkungen insofern herbeigeführt, als die directen Tarife aufgehoben werden:

1. für die Station Wertheim Bad. B.;
2. für die Station Hanau Fr. B. B. im Verkehr mit denjenigen Badischen Stationen, welche sonst dem Mitteldeutschen Tarife nicht angehören;
3. für die Stationen Werdau S. Th. O. W. B., Dresden-Friedrichstadt B. Dr. B., Görlitz, Kamenz, Zittau B. G. B. im Verkehr mit einem Theil der Badischen Stationen, welche jedoch directe Tarifirung im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande behalten;
4. für die Stationen Baddekenstedt, Bettenhausen, Bruchköbel, Dernehurg, Fürstenhagen, Hasselbach, Heldenbergen-Windecken, Helsa, Lichtenau, Niederzwehren, Oberkaufungen, Othfresen und Walhurg im Verkehr mit Badischen Stationen, welche Relationen mit Ausschluss einiger, deren Sätze überhaupt in Wegfall kommen, in den Westdeutschen Verband übergehen.

Z u g l e i c h w e r d e n b e s e i t i g t s p e c i e l l d u r c h E i n f ü h r u n g d e s n e u e n T a r i f h e f t s N o. 4 (Frachtsätze für die Stationen der Badischen Staatsbahn enthaltend)

a) das Tarifheft No. 4 vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen,

b) die bisher noch nicht gültig gewesenen Sätze des Tarifhefts No. 24/29 vom 1. März 1878 und dessen Nachträgen für die Badischen Stationen Albbruck, Brennet, Immendingen, Konstanz, Neuhausen, Radolfzell, Säckingen, Schaffhausen, Singen, Thiengen, Villingen und Waldshut.

B i s a u f W e i t e r e s b l e i b e n d a g e g e n n o c h i n K r a f t von den Sätzen des letztgedachten Tarifhefts No. 24/29 diejenigen für die Bodenseestationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie für die Stationen der Württembergischen Bahnen excl. für Immendingen und Villingen. Für diese beiden letzteren Stationen haben vom 1. März d. Js. ab die im neuen Tarifheft No. 4 für die Badischen Stationen Immendingen und Villingen vorgesehenen Sätze Gültigkeit.

D i e n e u e n T a r i f h e f t e b e z w. N a c h t r ä g e s i n d v o m 15. F e b r u a r c r. a b zu dem darauf vorgedruckten Preise hei den einzelnen Verbandsverwaltungen hezw. deren Güterexpeditionen käuflich zu haben. Inzwischen wird schon von jetzt ab auf desfallsige Anfrage durch die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung über die Höhe einzelner Tarifsätze etc. jede gewünschte Auskunft ertheilt werden. Erfurt, den 9. Januar 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (150)

Mit heutigem Tage tritt ein **Frachtsatz für Niederschlesische Steinkohlen** (nicht Coaks) von Fellhammer nach Station Wejhybka der Buschtêhrader Eisenbahn mit 54 kr. pro 100 kg in Kraft. Breslau, den 10. Januar 1882. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen. (151)

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Zum Tarifheft II des Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarifs ist mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. der Nachtrag II zur Ausgabe gelangt und kann durch Vermittelung der Güterexpeditionen bezogen werden. Karlsruhe, den 11. Januar 1882. Für die Verwaltungen des Norddeutsch-Schweizerischen Verkehrs: Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. (152)

Vom 15. d. Mts. ab gelten die im **Berlin-Sächsischen Verbande** massgebenden Frachtsätze für Berlin (Ostbahnhof) auch für den Verkehr mit der Station Lichtenberg der Königlich Preussischen Ostbahn. Von gleichem Tage ab haben die im Localverkehre des Königlich Preussischen Eisenbahndirectionshezirks Berlin bestehenden Frachtsätze zwischen der Berliner Ringbahnstation Wedding und Dresden-Friedrichstadt für den Verkehr mit den Stationen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) Giltigkeit. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen. Dresden, den 10. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung des Berlin-Sächsischen Verbandes. (153)

Vom 15. Januar d. J. ab werden die zur Zeit bestehenden Frachtsätze f ü r d e n T r a n s p o r t v o n S t e i n k o h l e n u n d C o k e s in Ladungen von je 10 000 kg pro Frachthrief und Wagen ab L u g a u, O e l s n i t z b. L. u n d Z w i c k a u nach den Berliner Bahnhöfen, sowie den Berliner Ringhahnstationen um **0,03 Mark** pro **100** kg ermässigt. Dresden, am 10. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (154)

Am 1. Februar 1882 tritt ein Anhang zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenhahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn einerseits und den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin andererseits vom 1. August 1881 in Kraft, enthaltend die Tarifvorschriften für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Durch diesen Anhang werden ausser Kraft gesetzt:

a) die im Localtarif der Berlin-Stettiner Eisenbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen, sowie
b) die im Tarif für die directe Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Königlichen Ostbahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Eisenhahn andererseits vom 15. Februar 1880.

noch enthaltenen Bestimmungen und Beförderungspreise.

Insoweit hierdurch zufolge Berichtigung des Kilometerzeigers gegen die Sätze der vor sub a und b bezeichneten Tarife Erhöhungen eintreten, werden die höheren Sätze erst von 1. März 1882 ab erhoben.

Exemplare des Anhangs können zum Preise von 10 ₰ pro Stück bei den Billetexpeditionen zu Berlin K. O., Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i. P., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin sowie durch Vermittelung der übrigen Billetexpeditionen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 30. December 1881. Königliche Eisenbahn-Direction im Namen der betheiligten Verwaltungen (155 J)

Preussisch-Oberschlesischer Verband. Vom 15. Januar cr. ab wird Flachs (gebrecht) bei Aufgabe in Quantitäten von je 10 000 kg pro Wagen im Verkehr von den Osthahnstationen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg i/Pr., Memel und Mühlhausen nach der Haltestelle Rengersdorf der Oberschlesischen Eisenbahn, sowie Hanf unter der gleichen Bedingung von Königsberg i. Pr. K. O. nach Rengersdorf zu den Sätzen des Specialtarifs III hefördert. Bromberg, den 10. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (156 J)

K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). K u n d m a c h u n g, betreffend Ausgabe eines neuen L o c a l g ü t e r - T a r i f e s. Mit 1. Januar 1882 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für den Localgüterverkehr der K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) in Kraft, durch welchen, in Zu-

sammenhang mit der unter dem Titel Theil I, Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen, am 15. Septbr. 1881 herausgegebenen, für sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen (exclusive Südbahn) giltigen allgemeinen Bestimmungen, das Reglement und die allgemeinen Tarife für Eilgüter und gewöhnliche Güter, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Pilsen-Neuern (20. Septbr. 1876) nebst den Nachträgen I.—XII. aufgehoben und ersetzt werden.

Der neue Tarif — Theil II — enthält besondere Bestimmungen und Gebühren-Tarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie für die mit diesem Transport in Zusammenhang stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen und kann von der gefertigten Direction (Stadtpark No. 1570 — II) um den Preis von 50 Kreuzer Oe. W. pro Exemplar bezogen werden. Prag, am 31. December 1881. Die Direction der K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). (157)

Am 1. März d. Js. tritt für den Güter-Verkehr zwischen

a) den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin bezw. den Berliner Bahnhöfen sowohl der übrigen Staatsbahnverwaltungen, als der Berlin-Anhalter und Berlin-Hamburger Bahn einerseits und den Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Rechte-Oderufer, Breslau-Warschauer und Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits,
b) Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einerseits und der Oels-Gnesener, Posen-Kreuzburger, Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Anhalter Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg) andererseits,
c) Stationen der Oberschlesischen, Rechte-Oderufer u. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn einerseits und der Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn andererseits,
d) Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufer Eisenbahn einerseits und der Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn andererseits,
e) den Stationen Hansdorf und Sorau O. S. E. einerseits und Stationen der Rechte-Oderufer und Breslau-Warschauer Bahn andererseits

unter dem Namen Stettin-Märkisch-Schlesischer Verbandtarif ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen folgende Tarife:

der Posen-Schlesisch-Märkische Verband-Gütertarif vom 1. Juni 1879,
der Stettin-Schlesische Verband-Gütertarif vom 1. Januar 1880,
der Schlesisch-Sächsische Verband-Gütertarif vom 1. Februar 1878,
der Schlesisch-Niedersächsische Verband-Gütertarif vom 1. August 1878,
der Preussisch-Sächsische Verband-Gütertarif vom 1. Mai 1878,
der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen
der Rechte-Oderufer und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn
vom 1. October 1877,
der Stettin-Märkisch-Posener Verband-Gütertarif vom 1. Mai 1879,
der Local-Gütertarif der Märkisch-Posener Eisenbahn vom 1. Juli 1877 und
der Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsische Verband-Gütertarif vom 15. October 1878

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen insoweit aufgehoben werden, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbandtarife aufgeführten Stationen enthalten.

Für die Concurrenzstationen Leipzig und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn treten die für die gleichnamigen Staatsbahnstationen zur Einführung gelangenden neuen Taxen nach Massgabe des zu dem Schlesisch-Sächsischen Verbandtarife demnächst herauszugebenden Nachtrages etc. gleichzeitig in Kraft.

Durch den neuen Tarif treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden Tarifsätze ein.

Ueber die neuen Sätze wird schon jetzt von unserem Verkehrsbureau hier Auskunft ertheilt; von welchem Zeitpunkte ab der neue Tarif bei den betreffenden Verbandstationen käuflich zu haben ist, wird besonders bekannt gemacht werden.

Die nach den vorbezeichneten Verbandtarifen für die directe Beförderung von Fahrzeugen aller Art (excl. Eisenbahnfahrzeuge) gegenwärtig bestehenden Vorschriften, sowie die im Schlesisch-Sächsischen und Posen-Schlesisch-Märkischen Verbande für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, im letzteren Verbande auch für die Beförderung lebender Thiere enthaltenen Tarifvorschriften und Transportpreise bleiben bis auf Weiteres in Geltung.

Für nachfolgende Verkehrsrelationen werden die bestehenden directen Tarifsätze vom 1. März cr. ab ganz aufgehoben:

Zwischen

1. Rothenburg M. P. E. und Altwasser N. M., Waldenburg N. M., und Dittersbach im Posen-Schlesisch-Märkischen Verbande,
2. Stettin B. St. und Sternberg, Bentschen und Schwiebus M. P. im Stettin-Märkisch-Posener Verbande,
3. Guben M. P. E. und Liegnitz B. S. Fr. und den südlich von Liegnitz gelegenen Freiburger Stationen, sowie Mettkau, Ingramsdorf und Saarau, ferner Göritz und den nördlich davon gelegenen Freiburger Stationen,
   Frankfurt a/O. M. P. E. und Cüstrin B. S. Fr, sowie den nördlich davon gelegenen Freiburger Stationen,
   Breslau B. S. Fr. und Buk und Opaleniza M. P. E. im Nachbarverkehr der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Märkisch-Posener Bahn,
4. Frankenstein O. S. E. und sämmtlichen N.-M.-Stationen nördlich von Hansdorf und Liegnitz, Hansdorf und Sorau O. S. E., den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sämmtlichen Halle-Sorau-Gubener Stationen, den Berlin-Dresdener Stationen Marienfelde bis Elsterwerda, den Berliner Nordbahnstationen Hermsdorf bis Neustrelitz und den Berlin-Stettiner Stationen Bernau bis Seehausen U/M., sowie allen übrigen südlich von Passow gelegenen Stationen

im Staatsbahnverkehr (Tarif vom 1. October 1881). Breslau, den 15. Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen. (158)

Verkehr mit der Prinz-Heinrichbahn.

1. Die Tarife für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Luxemburgischen Prinz-Heinrichbahn und
   a) Stationen der Saarbrücker und Nassauischen Bahn vom 10. December 1879,
   b) Stationen der Pfälzischen Bahnen vom 1. Februar 1880,
   c) Mannheim vom 1. Juni 1880,
2. Der Ausnahmetarif für Roheisen und Eisenerze vom 1. November 1879 nebst Nachträgen, werden am 1. März d. J. durch neue Tarife ersetzt, welche theils höhere theils niedrigere Sätze enthalten als die zur Zeit bestehenden.

Die Stationen Athus und Autelbas werden in die neuen Tarife nicht aufgenommen und behalten somit nur Sätze im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehr. Von den Nassauischen Stationen werden in den neuen Tarif auch nur die wichtigeren aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbureaus der betheiligten Bahnen. Die geschäftsführende Verwaltung: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (159)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Die mit dem Giltigkeitstermine vom 15. Januar 1882 publicirte Eliminirung der Artikel: „Canariensamen, Senfsamen und Sonnenblumensamen" aus dem Ausnahmetarife vom 1.—20. Januar 1880 im Rum.-Galiz.-Deutschen Getreideverkehre wird bis auf Weiteres zurückgezogen. Wien, 14. Januar 1882. Im Namen der Verbandsbahnen: Die Generaldirection der K. K. priv. Gal. Karl-Ludwig-Bahn, als geschäftsführende Verwaltung. (160)

Unter Wiederaufhebung unserer Bekanntmachung vom 17. December v. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass der Einführungstermin des neuen Tarifes für den **Magdeburg-Bayerischen Verbandsgüterverkehr** nunmehr auf den 1. Februar d. J. festgesetzt worden ist. Ferner tritt am gleichen Termine der V. Nachtrag zum **Berlin-Stettin-Bayerischen Verbandstarife** in Kraft, in welchem vermerkt ist, dass die Frachtsätze der Berlin-Anhaltischen Station Cöthen in den neuen Magdeburg-Bayerischen Verbandstarif übertragen worden sind und durch welchen ferner veränderte resp. neue Frachtsätze für die Berlin-Hamburger Station Spandau und für die Bayerischen Stationen Amorbach, Aschaffenburg, Miltenberg und Wertheim zur Einführung kommen. Exemplare des neuen Tarifes und des Nachtrages sind von jetzt an bei den Verbandsstationen zu erlangen. Insoweit hierdurch in vereinzelten Fällen geringfügige Erhöhungen eintreten, kommen die erhöhten Sätze erst am 1. März d. J. in Geltung. Dresden, den 13. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (161)

Am 15. Januar d. J. tritt zum Tarif für Oberschlesische Steinkohlen von der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen der Posen-Kreuzburger Eisenbahn ein Nachtrag V in Kraft, welcher neue directe Frachtsätze für die Haltestelle Brunow der Posen-Kreuzburger Eisenbahn enthält. Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen zn haben. Breslau, 14. Januar 1882 VI. 91. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (162)

Die im **Staatsbahn-Nachbartarif** zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau vom 1. October 1881 und im Stettin-Schlesischen Verbandtarife vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Ausnahmesätze für Blei und Zink sowie für bleiische und zinkische Producte nach Swinemünde finden bis auf Weiteres auch auf Sendungen Anwendung, welche nicht länger als 3 Monate in Stettin gelagert haben und demnächst von Neuem nach Swinemünde expedirt werden, und zwar so, dass für die Strecke ab Stettin nur die Differenz zwischen den für Stettin und Swinemünde in vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Ausnahmesätzen für Zink etc. erhoben wird.

Für die Dauer der Lagerung wird die Haftpflicht seitens der Eisenbahn nach

Massgabe des Betriebsreglements mit Ausschluss der Garantie gegen Feuersgefahr übernommen. Breslau, den 12. Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (163)

Ungarisch - Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holz-Verkehr. Mit dem 15. Februar d. Js. tritt zum rubricirten Verbandverkehr der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare sind vom 1. Februar cr. ab käuflich auf den Verbandstationen zu haben; bis dahin ertheilt nähere Auskunft das Verkehrs-Bureau der unterzeichneten Königlichen Direction. Breslau, den 11. Januar 1882. Im Auftrage der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn (164)

Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holz-Verkehr. Mit dem 1. März cr. tritt zum Tarifheft V für den vorbezeichneten Verkehr ein Nachtrag I in Kraft, welcher neue Sätze für Lancut und Zadworze der Galizischen Karl-Ludwig-Bahn, sowie Druckfehlerberichtigungen enthält.

Druckexemplare sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,10 *M.* zu beziehen. Breslau, den 9. Januar 1882. Im Auftrage der Verband - Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (165)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Zu dem Tarif nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn etc. via Liebau-Jedlesee vom 15. October 1879 ist am 1. Januar cr. ein Nachtrag II erschienen. Derselbe enthält unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Taxen directe Frachtsätze nach Agram, Bükk, Mattersdorf, Oedenburg, Schützen, Steinamanger, Szt. Ivan und Zinkendorf incl. der seit 1. April v. J. auf 3% erhöhten Ungarischen Transportsteuer. Berlin, den 13. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (166)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Unter Aufhebung des Ausnahme-Tarifs für Steinkohlen etc. von den Stationen Neurode etc. nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 15. October 1879 tritt am 15. Februar cr. für den Transport von Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht ein neuer Tarif in Kraft.

Bis auf Weiteres bleiben indess in ersterem Tarife die Frachtsätze der Station Jägerndorf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn sowie diejenigen der Stationen südlich von Jägerndorf noch bestehen, sofern auf den Frachtbriefen die Route via Ziegenhals ausdrücklich vorgeschrieben ist.

Exemplare dieses Tarifs sind bei unseren Verbandexpeditionen zu haben. Berlin, den 13. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (167)

Berlin - Hamburger Eisenbahn. Zum Berlin - Schleswig - Holsteinischen Verbands-Gütertarife vom 1. April 1878 tritt am 15. Januar cr. der Nachtrag XVI in Kraft, welcher bei den betheiligten Expeditionen zu haben ist. Berlin, den 11. Januar 1882. Direction. (168)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit Giltigkeit vom 15. Januar 1882 erscheint ein neuer Tarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Mahlproducten im directen Verkehre von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn und der K. K. Nied.-Oest. Staatsbahnen unter Aufhebung des für den Verkehr von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der Südbahn und Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn seit 10. November 1879 giltigen einschlägigen Specialtarifes sammt Nachtrag hiezu vom 25. August 1880.

Exemplare des neu erschienenen Tarifes können entweder direct oder im Wege der darin enthaltenen Stationen von unserem commerziellen Bureau bezogen werden. Wien, am 17. December 1881. Die General-Direction. (169)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife für Roheisen etc. in den Südwestddeutschen Tarifheften 5, 7 und 8 gelten in beiden Richtungen.

Die Anwendung der Sätze der Ausnahmetarife im 8. Südwestdeutschen Heft beschränkt sich auf Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür, mit Ausnahme des Ausnahmetarifs No. 3a, dessen Sätze schon für Ladungen von mindestens 5 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür Giltigkeit haben. Karlsruhe, den 14. Januar 1882. Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. (170)

Südwestrussisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. März 1882 werden die Frachtsätze des Specialtarifs 2 (Getreide etc.) zu dem Gütertarif des Südwestrussisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes für den Verkehr der Stationen Krutyje, Kodyma, Popeluchi, Krischopol, Wapniarka, Jurkowka, Rachny, Jaroschenka, Gniwan, Winnitza, Kalinowka, Golendry, Kasatin, Berditschew, Olschanka, Petschanowka, Polonnoje, Korneschty, Perlitza, Wradiewka, Ekatherinowka, Olwiopol, Bandurka, Pomoschtschnaja, Nowa, Ukrainka, Pletionnyj Taschlik, Schestakowka loco, Elisabethgrad loco und transito, Tschernorudka, Browki, Popeluja, Koschanka, Fastow, Kiew I, Demtschin und Klewan der Russischen Südwestbahnen hierdurch aufgehoben.

Mit dem genannten Tage treten an Stelle der aufgehobenen erhöhte Frachtsätze in Kraft, über welche die unterzeichnete Direction auf Verlangen jederzeit Auskunft ertheilt. Bromberg, den 14. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (171 J)

K. K. priv. Eisenbahn Wien - Aspang. Einführung des Nachtrages II zum Localtarife vom 7. August 1881. Mit 1. Februar 1882 tritt der Nachtrag II zum Localtarife vom 7. August 1881 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält den Ausnahmatarif 7 mit wesentlich ermässigten Frachtsätzen für den Transport von Garnen, Baumwolle und gemeinen unverpackten Baumwollwaaren als Frachtgut.

Exemplare des Nachtrages II können bei den gesellschaftlichen Stationen oder bei der Betriebsleitung in Wien I., Hohenstaufengasse 1, bezogen werden. Wien, 15. Januar 1882. Die Betriebsleitung. (712)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 18. December v. Js. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass der angekündigte neue Tarif für den **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsgüterverkehr** am 1. Februar d. Js. in Kraft tritt und Exemplare der nunmehr erschienenen Theile II, III und IV durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen sind. Für den Verkehr zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und Sächsischen Stationen andererseits, für welchen ein neuer Tarif vorläufig nicht ausgegeben wird, bleiben die bisherigen Frachtsätze des Tarifs (Theil III) vom 1. Januar 1878 bis mit 31. März d. J. noch fortbestehen. Dresden, den 14. Januar 1882. Königliche General - Direction der Sächsischen Staats - Eisenbahnen. von Tschirschky. (173)

Im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** kommen am 1. März d. Js. im Tarifheft No. 3 für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof), Plagwitz-Lindenau, Werdau, Zeitz, Dresden (Alt- und Neustadt), Elsterwerda, Görlitz, Kamenz, Zittau einerseits und sämmtlichen Verbandsstationen der Badischen Staatsbahn andererseits, ferner im Tarifheft No. 4 für den Verkehr zwischen der Elsässischen Station Basel und den vorgenannten Sächsischen Stationen, sowie zwischen den Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz einerseits und Altkirch, Altmünsterol, St. Ludwig und Mülhausen in Elsass andererseits, anderweite Frachtsätze zur Einführung, welche zum Theil Erhöhungen enthalten. Am gleichen Termine werden auch zwischen den übrigen Sächsischen Verbandsstationen und einer Anzahl Stationen der Badischen und Elsässischen Bahnen neue Taxen in Classe B in Kraft treten, welche gegen bisher Erhöhungen nachweisen. Der Termin, von welchem an die bezüglichen Tarifnachträge zu erlangen sind, wird noch besonders veröffentlicht. Inzwischen ertheilt unser Verkehrsbureau auf desfallsige schriftliche Anfrage schon jetzt nähere Auskunft. Dresden, den 16. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (174)

Am 20. Januar cr. tritt zum **Staatsbahn-Nachbartarif** zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau vom 1. October 1881 ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Druckfehlerberichtigungen, Kilometerentfernungen und directe Frachtsätze für den Verkehr mit Berlin-Anhalter und Hamburger Bahnhof, Ausnahmesätze für Getreide, Blei, Zink und Eisen des Specialtarifs II zwischen einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und des Directionsbezirkes Berlin, für Braunkohlen etc. von Olgaschacht nach Berlin, sowie Tarifänderungen.

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 13. Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (175)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Für die Artikel Zink, Zinkasche, Zinknägel, Blei in Mulden, zinkische und bleiische Producte, welche von Schlesien über unsere Bahn auf unserem Bahnhofe Stettin eingehen, wird ein dreimonatliches freies Lager unter Garantie nach Massgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements, jedoch ausschliesslich der Feuersgefahr, sowie Stundung der überwiesenen Fracht bis zur Abnahme eventuell jedoch längstens für den Zeitraum von 3 Monaten nach der Ankunft derselben bewilligt.

Nach Ablauf dieser Frist wird die fernere Lagerung qu. Artikel gegen eine Gebühr von 0,60 *M.* pro 5 000 kg und Monat, angefangene 5 000 kg und Monat für voll gerechnet, gestattet.

Eine weitere Stundung der Fracht tritt jedoch nicht ein. Diese ist vielmehr nach Ablauf des dreimonatlichen Freilagers an die Güterkasse zu entrichten und hört mit diesem Zeitpunkte auch die bis dahin bestandene Haftpflicht auf, so dass

die fernere Lagerung auf Gefahr der Eigenthümer der erwähnten Transporte erfolgt.
Die Bestimmung bleibt auch für den Localgütertarif vom 1. Februar 1882 in Kraft. Breslau, den 13. Januar 1882. Directorium. (176)

Am 1. März cr. treten die im Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen vom 15. September 1878 enthaltenen Frachtsätze für Guben M. P. ausser Kraft und treten an deren Stelle neue für Guben N. M. im Ausnahmetarif B vom 1. Juli 1878. Breslau, den 14. Januar 1882. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft Namens der Verbandsverwaltungen. (177)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. Februar 1882 tritt der Tarif für die Beförderung von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Stationen Hamburg K. M., Harburg, Lüneburg (Hr. St. B.), Bremen (Hr. St. B.), Bremerhafen und Geestemünde via Berlin-Stendal-Uelzen vom 10. März 1877 nebst Nachtrag I ausser Kraft.
An die Stelle der dadurch ungültig werdenden Frachtsätze treten anderweite Sätze von gleicher Höhe, welche in dem vom 1. Februar 1882 gültigen Nachtrag II zum Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen der Oberschlesischen Bahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn etc. vom 15. November 1880 enthalten sind.
Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betreffenden Stationen käuflich zu haben. Magdeburg, den 14. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenb.-Direction. (178)

Mit Gültigkeit vorläufig bis ultimo März 1882 kommt fortan für Steinkohlentransporte bei Ausnutzung der vollen Tragfähigkeit der Eisenbahnwagen von Wolfganggrube bei Morgenroth nach Zawadzki der directe Frachtsatz von 0,314 ℳ pro 100 kg zur Anwendung. Breslau, 16. Januar 1882. VI. 205. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Rechte Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. (179)

Vom 1. März cr. ab findet ein directer Verkehr zwischen der diesseitigen Station Senftenberg einerseits und Falkenberg, sowie den westlich davon gelegenen Stationen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn andererseits via Calau nicht mehr statt.
Die bezüglichen Frachtsätze in dem Tarif vom 10. September 1877 für den nachbarlichen Güter-Verkehr mit der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn treten daher am erwähnten Tage ausser Kraft. Berlin, den 15. Januar 1882. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (180 R M)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum 1. Februar d. J. werden durch Nachtrag VI zum Gütertarifheft No. 2 Frachtsätze zwischen Freiberg S. St. B. einer- und Kerkerbach, Runkel und Staffel andererseits eingeführt. Näheres ist in den Verbandsgüterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge für 0,05 ℳ zu haben sind. Erfurt, den 10. Januar 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (181)

Am 1. Februar cr. tritt zu dem Schlesisch-Sächsischen Gütertarife vom 1. August 1878 der 6. Nachtrag in Kraft.
Derselbe enthält unter Anderem eine Bestimmung wegen Stellung von Wagen mit anderer Tragkraft als solcher von 10 000 kg, directe Sätze für den Verkehr mit den Stationen Annen und Witten der früheren Rheinischen Bahn, Fürstenberg a/O. des Directions-Bezirks Berlin, Graetz der Märkisch-Posener und Laband bezw. Herminenweiche der Oberschlesischen Bahn.
Ausserdem sind in den Nachtrag anderweite Sätze des Ausnahmetarifs für Schwefelkies und einige Berichtigungen aufgenommen. (Soweit durch diese Erhöhungen bedingt werden, gelten die bezüglichen neuen Sätze erst vom 15. März cr. an.)
Der Nachtrag kann auf den Verbands-Expeditionen eingesehen, von denselben auch käuflich bezogen werden. Hannover, den 11. Januar 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (182)

Die Zusatzbestimmung zu B. 4. d. ff. des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird dahin abgeändert, dass statt 40 künftig 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung gelten.
Diese Bestimmung tritt sofort in Kraft und gilt sowohl im Localverkehr unseres Verwaltungsbezirkes wie im Verkehr mit sämmtlichen dem Tarifverbande angehörenden Verwaltungen. Köln, den 13. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Die im Local-Güter-Tarife vom 1. September 1881 für unseren Verwaltungsbezirk vorgesehenen Entfernungen für den Verkehr zwischen Station Dorstfeld einer- und den Stationen Brakel bei Dortmund, Lenningsen, Unna-Königsborn u. Wickede-Asseln andererseits werden zum 1. März cr. behufs Berichtigung um je 5 km erhöht.
Neben den sich hierdurch ergebenden Erhöhungen für die nach den Allgemeinen Kilometer-Tariftabellen zur Berechnung gelangenden Frachten tritt gleichzeitig eine Erhöhung der im Ausnahme-Tarife B. vom 1. Juli 1881 enthaltenen Frachtsätze für Steinkohlen von Unna-Königsborn und Wickede-Asseln (einschliesslich von Zeche Massen) nach Dorstfeld um je ℳ 0,02 pro 100 kg ein. Köln, 13. Januar 1882. Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

Am 15. d. Mts. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes, Steinkohlen- und Kokesasche, sowie Briquets in Sendungen von mindestens 10 000 kg von Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover in Kraft. Verkaufspreis 0,10 ℳ. Köln, den 13. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische).

2. Eröffnungen etc.

Hessische Ludwigs Eisenbahngesellschaft. Die Strecke Goldstein-Niederrad und die Verbindungsbahn Niederrad-Griesheim (Station der Bahn von Frankfurt a/M. nach der Lahn) wird am 16. d. Mts. für den Güterverkehr eröffnet werden.
Die Länge der Strecke Goldstein-Niederrad (neue Station) beträgt 2,58 km, diejenige der Verbindungsbahn Niederrad-Griesheim 2,46 km. Mainz, den 14. Januar 1882. Die Special-Direction.

3. Be- und Entladefristen.

Die durch unsere Bekanntmachung vom vom 14. October pr. für die Be- und Entladung offener Güter- und Kalkwagen auf 6 Tagesstunden herabgesetzte Frist wird vom 16. d. Mts. ab wieder auf 12 Tagesstunden verlängert. Berlin, den 14. Januar 1882. Königl. Eisenbahndirection. (20 J)

4. General-Versammlungen.

Mit Bezug auf vorgekommene Missbräuche machen wir darauf aufmerksam, dass die als Legitimation zur Generalversammlung dienenden Depositionsscheine nur auf den Namen des Präsentanten der eingereichten Actien ausgestellt werden können und dass, wenn der Präsentant die Ausstellung von Depositionsscheinen auf dritte Personen verlangt, er den Nachweis deren Eigenthums an den qu. Actien zu führen hat. Berlin, den 14. Januar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (19)

5. Submissionen.

Eisenbahndirectionsbezirk Berlin. Die im Bezirke des unterzeichneten Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes lagernden für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren alten Oberbau- und Baumaterialien als: Schienen, Herzstücke, Schmelzeisen, Schmiedeeisen, Gusseisen, Asphalt und diverse andere Materialien sollen im Wege der Licitation verkauft werden.
Versiegelte Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf alter Materialien" bis zum 15. Februar 1882 an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Materialien sind auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 25 Pf. von dem Büreauvorsteher Kersten in Stettin, Karlstrasse No. 1 zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers, im Büreau des Berliner Baumarktes und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 9. Januar 1882. Königliches Eisenbahnbetriebsamt Berlin-Stettin. (24 J)

Die Lieferung folgender Brückenbelaghölzer soll öffentlich submittirt werden:

1 460,0	lfd. m	150/220	mm	st. Eichenholz,
62,4	„ „	200/220	„	„ „
2 000,0	„ „	150/220	„	„ Kiefernholz
700,0	„ „	150/200	„	„ „
361,0	„ „	200/220	„	„ „
246,0	„ „	210/240	„	„ „
82,5	„ „	160/250	„	„ „

Die speciellen Bedingungen und die Holztabellen sind in dem Bureau der Bau-Inspection Dresden, Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt zu entnehmen.
Die Offerten mit bezüglicher Aufschrift sind versiegelt an das genannte Bureau bis zum 30. Januar 1882, Vormittags 10 Uhr einzureichen, woselbst dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen. Berlin, den 10. Januar 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt (Berlin-Dresden). (21 J)

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Anlieferung von circa 2 400 cbm Brettersäumlinge zum Anheizen der Locomotiven soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote sind mit der Aufschrift „Submission für Säumlinge" bis zum 3. Februar d. J., Abends 6 Uhr an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 4. Februar früh 10 Uhr an Generaldirectionsstelle statt. Die Anbieter sind bis zum 16. Febr. d. J. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten. Dresden, am 14. Januar 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (22)

6. Fahrplan für Gütersendungen.
Grosse Russische Eisenbahngesellschaft. Vom 1/13. Januar 1882 ab tritt für die via Wirballen-St. Petersburg weiter zu befördernden Gütersendungen ein neuer Fahrplan mit beschleunigter Transportzeit in Kraft, nach welchem für den Transport der Güter von Wirballen nach Moskau ein Zeitaufwand von 81 Stunden 45 Minuten genügt.

Die Zollabfertigung dieser Güter kann sowohl in Wirballen als auch im Transitverfahren auf der Bestimmungsstation erfolgen. (28 J)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 6. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Januar 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro December 1881" bei.

Inhalt: Die Berliner Stadt-Eisenbahn. — Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft (erneute Offerte der Staatsregierung wegen Ueberlassung des Betriebes des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens). — Aus dem Protocoll über die in Berlin abgehaltene Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Rechtsfall. — Literatur: Die Feldabahn. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Stationsbenennung. 3. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Berliner Stadteisenbahn.

1. Historische Entwicklung und Bedeutung des Unternehmens.

Nur spärlich waren die Nachrichten, welche bisher über den Bau und Betrieb der Berliner Stadteisenbahn in die Presse und das Publikum gedrungen sind, so dass es für den fern Stehenden schwierig sein dürfte, sich aus den stückweisen Berichten ein klares Gesammtbild der Anlage zu machen, wenn er mit den hiesigen localen Verhältnissen nicht genau vertraut ist oder durch eigene Anschauung das der Vollendung nahe Werk kennen gelernt hat. Wir selbst haben es vermieden, unbestimmte Angaben der Presse in unsere Spalten aufzunehmen, weil wir denselben keinen besonderen Werth beilegen mochten. Wenn wir jetzt aus unserer Reserve heraustreten, so fühlen wir uns dazu veranlasst, weil das Unternehmen, dem wir von jeher unsere volle Sympathie entgegengebracht haben, in kürzester Zeit functioniren soll und, so ein günstiges Geschick es will, unserer Deutschen Kaiserstadt und dem weiten Vaterlande jene Segnungen des Verkehrs zuführen wird, die ein so hoher Aufwand von Intelligenz, so viele Jahre rastloser, angestrengtester Arbeit und Mühe wohl mit einigem Vertrauen erhoffen dürfen.

Wir müssen von vorneherein hervorheben, dass uns über den Verlauf der Bauausführung selbst zu wenig Material zur Disposition steht, um daraus ein dem technischen Fachmanne genügendes Referat ziehen zu können; für die Darstellung der historischen Entwickelung des Unternehmens schöpfen wir unsere Daten vorzugsweise aus den Gesetzesvorlagen der Königlich Preussischen Staatsregierung an das Hohe Haus der Abgeordneten.

Gehen wir auf den Ursprung des Unternehmens zurück, so hält es schwer, den Vater der ersten Idee zu einer Stadteisenbahn festzustellen, und möchten wir hier, wie bei vielen grossen Anlagen, behaupten, sie entsprang dem Volksbewusstsein, sie entsprang der unvermeidlichen Nothwendigkeit, dem in Berlin einmündenden Eisenbahnverkehr durchgehende Wege zu schaffen, sie entsprang dem dringenden Gefühl, die engen Schranken der bebauten Residenz zu sprengen und der zu unheimlichen Knoten angehäuften Volksmasse einen freien Abfluss in die gesunde Umgebung zu verschaffen. Die erste Nothwendigkeit hatte man schon viele Jahre vor Projectirung der Stadtbahn erkannt, als der Güterverkehr in ungeahntem Masse wuchs und es zur Unmöglichkeit wurde, die massenhaften Transitgüter auch fernerhin auf der ehemaligen Verbindungsbahn durch volksbelebte Strassen zu befördern. Diesem Uebelstande wurde abgeholfen durch den Bau der Ringbahn, d. h. einer Eisenbahn, welche das städtische Weichbild in weitem Bogen umspannt, sämmtliche in Berlin einmündenden Bahnen in Connex bringt und selbst mit den Vororten und Nachbardörfern der Hauptstadt eine gewisse Verbindung herstellt. Die Hoffnung, in der Ringbahn auch ein Hilfsmittel zur Hebung der Wohnungsnoth gefunden zu haben, musste sehr bald als gescheitert betrachtet werden, weil sie zwar den wenigen Bewohnern der äussersten Stadtviertel manche Bequemlichkeit brachte, im Uebrigen für den Verkehr der City selbst ohne jeden Einfluss blieb. Pferdebahnen im Innern der Städte gab's zu jener Zeit wohl noch nicht, indessen näherte man sich allmälig der Erkenntniss, wie und wo der Hebel anzusetzen sei, und so tauchten verschiedene Projecte auf, die östlichen Bahnhöfe möglichst weit in das Innere der Stadt vorzuschieben. Die Absicht mochte gut sein, aber man scheute die Kosten der Ausführung; die Projecte kamen zu Fall, und dies kann heute nur als ein Glück für das Zustandekommen der jetzigen Stadteisenbahn angesehen werden.

Wieder vergingen Jahre; der Verkehr wuchs aufs Neue und mit ihm die Bevölkerungszahl der Preussischen Hauptstadt, welche in naturgemässer Weise gleichen Schritt hielt mit deren handels- und staatspolitischer Bedeutung. In Folge Einführung der Freizügigkeit, Aufhebung des Zunftzwanges und anderer politischer Errungenschaften erschien dem provinzialen Handwerker und Gewerbtreibenden, sowie vielen anderen Existenzen die Hauptstadt Berlin als ein ganz besonders glänzendes Feld ihrer Thätigkeit. Die massenhaft etablirten Fabriken zogen tausende von Arbeitern heran, deren Quartiere wurden überfüllt, und dies gab einen Rückschlag auf alle kleinen Wohnungen, weil jeder Arbeiter und kleine Gewerbtreibende dem Orte seiner Thätigkeit möglichst nahe sein wollte, und bei dem Mangel an billigen Communicationsmitteln jede Domizilirung ausserhalb der Stadt mit unerschwinglichen Opfern an Zeit und Geld verknüpft gewesen wäre. Die Bauthätigkeit lag keineswegs darnieder, sie schritt in altgewohnter Weise rüstig fort, doch dem gewissermassen plötzlichen Aufblühen einer neuen Weltstadt gegenüber lag sie trotzdem in den Kinderschuhen. Das Leben in der Stadt wurde unter so dicht gedrängten Massen in jeder Beziehung theuer, in dem Staub der Fabriken wenig gesund und angenehm. In dieser Zeit der Wohnungsnoth, deren Ende damals nicht abgesehen werden konnte und deren Beseitigung die intelligentesten Köpfe beschäftigte, trat der hiesige Baurath Orth wohl als der erste mit dem Project einer Stadteisenbahn an die Oeffentlichkeit. Das Project fand im Publikum den wohlverdienten Beifall, indessen zur wirklichen Durchführung bedurfte es enormer Geldmittel, weit erheblicherer, wie sie dem einzelnen Manne, ja oft grösseren Genossenschaften zur Verfügung stehen. Immerhin war eine Directive gegeben, und das Project der Stadteisenbahn gewann greifbare Gestalt, als die inzwischen gegründete Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft, an deren Spitze der geniale Hartwich stand, im Jahre 1872 bei dem Handelsminister, dem damaligen Chef der Eisenbahnen, die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Berlin über Erfurt nach Meiningen nachsuchte, welche, vom hiesigen Ostbahnhofe ausgehend und im Allgemeinen dem Laufe der Spree folgend, Berlin von Osten nach Westen in seiner grössten Längenausdehnung durchschneiden sollte, unter Anlage von Stationen für den Personen- und Güterverkehr an Punkten, die dazu geeignet erschienen.

Trotz der sehr günstigen Auspicien, unter denen die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft ins Leben getreten war, und, fügen wir hinzu, trotz der günstigen Operationen beim ersten Ankauf von Grundstücken, musste sie doch sehr bald nach dem Eintritt der wirthschaftlichen Kalamität des Jahres 1873 zu der Ueberzeugung gelangen, dass sie die finanziellen Opfer für den Bau der Stadteisenbahn unterschätzt und zur alleinigen Tragung derselben zu

schwach sei. In ihrer Bedrängniss wandte sie sich naturgemäss um Hilfe und Betheiligung an dem Unternehmen an diejenigen Gesellschaften, mit denen sie nach Vollendung des Baues in Verkehrsbeziehung treten und deren in Berlin einmündende Bahnen überhaupt an die Stadteisenbahn anschliessen sollten. Es waren dies am Ostende der Preussische Eisenbahnfiscus mit der Ostbahn, Niederschlesisch-Märkischen und der Ringbahn, am Westende derselbe mit der Bahn Berlin-Wetzlar und wieder der Ringbahn, ausserdem die Privateisenbahngesellschaften Berlin-Potsdam-Magdeburg, Magdeburg-Halberstadt (beide gegenwärtig verstaatlicht) und Berlin-Hamburg.*) Zwischen den Betheiligten kam ein Vertrag zu Stande über die Neugründung einer Actiengesellschaft unter der Benennung „Berliner Stadteisenbahngesellschaft" mit einem Actiencapital von 48 000 000 *M.* Dieser Vertrag bedurfte der Genehmigung des Landtages, welche auch im März 1874 erfolgte; allerdings nach heftigen Debatten, auf die wir hier nicht zurückkommen würden, wenn sie nicht insofern charakteristisch wären, als in ihnen die krassesten Gegensätze in der Beurtheilung der Prosperität des Unternehmens zu Tage traten. Die der Königlichen Staatsregierung nahestehenden Parteien bezeichneten die Vorlage als eine wahre Wohlthat für die Residenzstadt Berlin; eine Mittelpartei trat den Ausführungen der Regierung nicht in vollem Umfange bei, nannte das Unternehmen ein kühnes, aber aussichtsvolles, in seiner Art neues, das in seiner Grossartigkeit der Würde des Reiches und seiner Residenzstadt entspräche und deshalb gut geheissen werden müsse selbst auf die Gefahr hin, die verwendeten Staatsgelder wenig oder gar nicht verzinst zu sehen; die Gegner der Regierung endlich verstiegen sich soweit, die ganze Angelegenheit als eine Monstrosität ersten Ranges zu bezeichnen. Wir fragen: wer hat Recht; wo liegt die wahre Erkenntniss?

Ein grösseres Interesse bieten uns die statistischen Angaben einer der Vorlage beigefügten allerdings nur sehr überschläglichen Rentabilitätsberechnung insofern, als sie gewissermassen zu einem Vergleich der damaligen mit den heutigen Verkehrsverhältnissen Berlins herausfordern. Die Frequenz auf allen Stationen der Stadtbahn innerhalb der Stadt wurde zu 10 000 Personen täglich, zwischen Berlin, dem Zoologischen Garten und Charlottenburg zu 4 000 Personen und zwischen Berlin nach Potsdam über die Stadtbahn zu 600 Personen täglich geschätzt. Von allen anschliessenden Bahnen zusammen sollten täglich nur 30 Personenzüge die Stadtbahn passiren. Ferner beförderte damals, also vor 8 bis 9 Jahren, die Berlin-Charlottenburger Pferdeeisenbahn 10 000 Personen und die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn nur 7 200 Personen täglich auf ihren Linien. Die letztere hat heute in rationellster Weise ihr Eisenbahnnetz über alle Theile der Stadt, ja selbst weithin in die Nachbarorte ausgedehnt und befördert sicherlich die 20fache Zahl von Personen.

Kehren wir nach dieser kurzen Abschweifung zum Gange der Ereignisse zurück, so bleibt zu erwähnen, dass sehr bald nach Erlass des Gesetzes vom 20. März 1874 die Concessionirung des Unternehmens erfolgte. An seine Spitze trat die „Königliche Direction der Berliner Stadteisenbahngesellschaft" mit dem Regierungs- und Baurath Dircksen als Vorsitzenden. Letzterer hat diese Stellung auch bei der nochmaligen Reorganisation des Unternehmens bis zum heutigen Tage beibehalten und muss als der eigentliche Erbauer der Stadteisenbahn, wie sie in ihrer gegenwärtigen Gestalt vor uns steht, angesehen werden.

In Vorgehendem haben wir gezeigt, wie das Unternehmen wenigstens der Hauptsache nach in die starken Hände des Staates hinübergeleitet wurde; es war den wilden Wogen einer unsinnigen Speculation glücklich entzogen, und nachdem der Staat als grösster Actionär auch die Leitung übernommen hatte, war er schon im eigensten Interesse zur Rettung und Durchführung des Ganzen verpflichtet. Ob mit der gewählten Zwitterstellung zwischen Staat und den Privatgesellschaften die richtige Form für die Vollendung des Werkes gewählt war, mögen wir, an den Staatsbahngedanken gewöhnt, hier nicht weiter untersuchen; wie wohlthätig indessen das rechtzeitige Eingreifen des Staates wirkte, sollte klar werden, als die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft gezwungen war, ihre Zahlungsleistungen an das gemeinsame Unternehmen einzustellen. Wir fragen: welche Wirren wären entstanden, wenn der Staat nicht im thatsächlichen Besitze des Unternehmens gewesen; welcher Verlust an Capital und Wohlstand? — man denke nur an andere fallirten Bahnen. Im Besitze des Staates konnte die Krisis vorübergehen ohne den geringsten Aufenthalt an dem Fortschritt des Baues, für den es sich lediglich um die Erfüllung von Formalitäten handelte. Im Uebrigen glauben wir nicht fehl zu gehen in der Annahme, dass diese neue Krisis den meisten Betheiligten fast erwünscht kam, weil sie hoffen durften, einer Verpflichtung ledig zu werden, die sie doch mehr oder weniger gedrückt hatte; so einigte man sich leicht zu dem Vertrage vom 23. Februar 1878, welcher alle Rechte und Pflichten des Unternehmens allein an den Staat übertrug, und womit das ursprünglich reine Privatunternehmen seine definitive Wandlung in eine Staatsbahn vollendete. Nachdem auch dieser Vertrag die Genehmigung des Landtages erhalten hatte, wurde die Actiengesellschaft aufgelöst und der bisherigen Direction der Titel „Königliche Direction der Berliner Stadteisenbahn" beigelegt.

*) Die gleichfalls in Berlin einmündenden Berlin-Stettiner, Berlin-Anhalter und Görlitzer Eisenbahngesellschaften lehnten ihre Betheiligung ab, weil sie ein zu geringes Interesse an einem Anschluss an die Stadteisenbahn hätten.

Die bezügliche Vorlage der Königlichen Staatsregierung an das Hohe Haus der Abgeordneten interessirt besonders insofern, als sie endlich ein klares Bild von den wirklich erforderlichen Geldmitteln für den Bau der Bahn giebt, weil es im Laufe der Jahre möglich gewesen war, die zur Aufstellung eines Kostenanschlages erforderlichen Projecte anzufertigen und vor allen Dingen die nöthigen Erfahrungen im Grunderwerb zu sammeln. Hiernach stehen zur Disposition:

a) durch Gesetz vom 20. März 1874 . . .	21 000 000 *M.*
b) „ „ „ 26. Juni 1878 . . .	35 700 000 „
zusammen Staatszuschuss	56 700 000 *M.*
c) Einzahlung der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft	2 400 000 „
d) Beiträge der 3 Privatbahnen	6 000 000 „
Summa	65 100 000 *M.*

Die Königliche Staatsregierung hofft jedoch aus dem Wiederverkaufe derjenigen Grundstücke, welche über den wirklichen Bedarf hinaus erworben werden mussten, eine Rückeinnahme von 8 000 000 *M.* zu erzielen, in welchem Falle sich das für den Bau der Stadteisenbahn erforderliche Baucapital nur auf 57 100 000 *M.* belaufen würde. Das Facit der Rechnung lässt sich selbstverständlich noch nicht übersehen, aber es soll begründete Aussicht vorhanden sein, dass die gewährten Geldmittel hinreichen. Es liegt die Frage nahe und ist auch bei den Verhandlungen im Landtage vielfach erwogen worden, ob es für den Staat vortheilhaft sei, eine so enorme Summe auf ein Unternehmen zu verwenden, dessen Rentabilität durchaus nicht gesichert erscheine und dessen Vorbedingungen zum Theil fortgefallen seien. Allerdings, eine Vorbedingung der Stadteisenbahn, die grosse Wohnungsnoth Berlins war im Jahre 1878 gehoben; die Bauthätigkeit der Gründerjahre hatte Wunder gethan, 15 000 Wohnungen in allen Theilen der Stadt stehen jetzt noch leer, nach allen Richtungen führen Pferdebahnen, ja selbst die gesunde Umgegend und Nachbarorte sind mit wenig Zeit und Geld erreichbar.

Diese und ähnliche Erwägungen post festum sind wohlfeil wie Brombeeren und beweisen Nichts; sie erklären lediglich, dass die Sehnsucht des lieben Berliners nach der Stadtbahn gestillt ist, deren Fertigstellung und Vollendung man thatsächlich mit einer Ruhe und Gelassenheit entgegensieht, — einzelne Kreise ausgenommen — als handle es sich um das allergewöhnlichste Tagesereigniss. Indessen da draussen wohnen auch Leute! — und zumal für den Staat lag der Schwerpunkt der Frage doch darin, das begonnene und finanziell gefährdete Unternehmen auch ohne Rücksicht auf die Rentabilität zu retten und zum Wohl und Besten des gesammten Verkehrslebens durchzuführen. Nach Eröffnung der Stadteisenbahn wird der Reisende vom Osten nach Westen oder umgekehrt nicht mehr nöthig haben, in Berlin Vorspann zu nehmen, um in einstündiger Droschkenfahrt von einem Bahnhofe zum anderen zu gelangen; eine directe Verbindung von Eydtkuhnen nach Metz, ja weiter von Petersburg nach Paris ist hergestellt, deren Annehmlichkeit für das reisende Publikum, deren strategische Bedeutung ganz unschätzbar sind. Am meisten profitirt offenbar die Hauptstadt selbst. Indem die Ringbahn erst durch die Stadtbahn für den Vorortverkehr nutzbar gemacht wird, gelangen die Vororte in unmittelbare Verbindung mit dem Centrum der Stadt; für die Zufuhr von Lebensmitteln durch den kleinen Gewerbetreibenden ist der billigste und bequemste Transport geschaffen, und sollten je Zeiten wiederkehren, in denen die Wohnungsnoth an uns herantritt, so werden durch die Lage der Stadtbahn Terrains erschlossen, die nach menschlichem Ermessen der Baulust ein unbegrenztes Feld der Thätigkeit bieten.

Man wolle nach diesen Erörterungen nicht etwa glauben, dass wir an einer in klingender Münze auszudrückenden Rente verzweifeln; im Gegentheil. Schon die Königliche Staatsregierung veranschlagte in den Motiven zu ihren Vorlagen an den Landtag die Ersparnisse, welche dem Staatssäckel durch den Fortfall eines besonderen Bahnhofes in Berlin für die Linie nach Wetzlar erwüchsen, auf mindestens 10 Millionen. Wer die hiesigen Verhältnisse nur einigermassen kennt, wird diese Summe gewiss nicht zu hoch erachten; und ist denn der Fortfall selbst der bequemsten Bahnhofsanlage nicht an und für sich schon ein höchst schätzbarer Gewinn für den Strassenverkehr? — Man frage einmal die Anlieger des Potsdamer Bahnhofes, was sie wohl drum gäben, wenn dieser elegante Bau auch nur im Rayon des guten Nachbarn läge!

Eine weitere anfangs kleine, aber von Jahr zu Jahr steigende Rente wird die Verpachtung der Räume unter den Stadtbahnbögen abwerfen; wir schätzen die Zahl derselben auf annähernd 250. Die zuerst vollendeten hat unser rege Generalintendant der Königlichen Theater mit Beschlag belegt. Was er an Miethe zahlen muss, wissen wir nicht, aber 5 Bogen an der

Friedrichstrasse — allerdings in vorzüglichster Lage und als Bierlocal eingerichtet — bringen der Stadtbahnverwaltung den enormen Pachtzins von jährlich 30 000 ℳ; überdies hat der Pächter die höchst solide innere Einrichtung auf seine Kosten herzustellen und nach Ablauf einer 10jährigen Pachtzeit der Bahnverwaltung als Eigenthum zu überlassen. Wir können nicht annehmen, dass aus sämmtlichen Bögen eine gleiche oder nur annähernde Rente erzielt werden wird, aber man rechne wie man wolle, eine Summe von mehreren hunderttausend Mark wird immerhin das Schlussresultat sein.

Für die Schätzung der Einnahmen aus dem Personenverkehr fehlt jeder thatsächliche Anhalt; wir gehen darüber hinweg, um den Ereignissen nicht durch müssige Zahlenangaben vorzugreifen. Wenn dagegen in der Regierungsvorlage vom Jahre 1874 gesagt wird, dass täglich nur 30 Züge der anschliessenden grossen Bahnen (Exsternzüge) die Stadtbahn passiren sollen, so mag dies für jene Zeit angemessen gewesen sein, nach den heutigen Betriebsverhältnissen möchten wir das Doppelte, ja Dreifache annehmen, ja es dürfte sich diese Zahl bei dem eventuellen Anschluss der Anhaltischen und Görlitzer Bahn nach deren nahe bevorstehender Verstaatlichung noch vergrössern. Für den Verkehr zwischen der Ringbahn und Stadtbahn, also für den eigentlichen Localverkehr der Hauptstadt Berlin mit seiner nächsten Umgebung sollen täglich mehr als 200 Züge eingelegt werden. Die von manchen Seiten ausgesprochene Befürchtung, es werde der Stadtbahn durch die inzwischen angelegten Pferdebahnen der Stadtverkehr entzogen sein, können wir ohne Weiteres nicht theilen, zumal uns manche in anderen Städten, wie London und New-York gemachten Erfahrungen zur Seite stehen. Hier am Orte haben die Pferdebahnen nicht vermocht, einige nahezu auf derselben Tour mit ihnen kursirende Omnibusse zu verdrängen, und in New-York ist es unter gleichen Verhältnissen den Hochbahnen nicht gelungen, die Pferdebahnen aus dem Felde zu schlagen; es scheint fast, als ob sich beide erst recht ergänzen und seit dem beiderseitigen Bestehen mehr als je prosperiren. So glauben auch wir, dass mit der Eröffnung der Stadtbahn dem Localverkehr eine neue Verkehrsader erschlossen sein wird, die nicht nur die Bedingungen ihrer Existenz in sich selber finden, sondern gerade durch die Wechselwirkung zu anderen Wegen gewinnen und in erhöhtem Masse zur Hebung des nationalen Wohlstandes beitragen dürfte. (Schluss folgt.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorlage für die auf den 23. Januar 1882 berufene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre.

Erneute Offerte der Staatsregierung wegen Ueberlassung des Betriebes des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens.

Die Königliche Staatsregierung hat sich entschlossen, für die Ueberlassung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens eine Rente von 6 pCt. zu bieten, also diejenige Dividende den Actionären dauernd zu gewähren, welche sie für das Jahr 1880 bezogen haben und welche für das Jahr 1881 wahrscheinlich ganz oder doch nahezu erreicht werden wird. Die Offerte entspricht dem zeitigen Nutzungswerthe des Unternehmens. Dass in den nächsten Jahren die Rente des Unternehmens erheblich höher wird, ist nicht mit Sicherheit vorauszusetzen, da gegenüber den allerdings vorhandenen Aussichten auf Hebung des allgemeinen Verkehrs und insbesondere des Verkehrs der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn doch auch die ungünstigeren Chancen in Betracht zu ziehen sind, welche sich aus der zu erwartenden stärkeren Concurrenz der Preussischen Staatseisenbahnen ergeben. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die obwaltenden Geldverhältnisse, welche den Cours unserer Actien, wie aller guten Anlagepapiere sehr erhöhet haben, anderen Platz machen können und dass die Actionäre, im Falle der Ablehnung der Offerte, mit einem geringeren Course der Actien, sowohl bei einer Veräusserung derselben als auch bei später wieder an sie herantretenden Offerten der Regierung zu rechnen haben würden.

Wenn wir nun auch der Meinung sind, dass der dauernde Werth des Unternehmens für die Gesellschaft und in noch höherem Masse für den Staat grösser als der Preis ist, welchen jetzt die Staatsregierung bietet, so glauben wir doch annehmen zu müssen, dass unter den obwaltenden Umständen die Actionäre nicht geneigt sein werden, eine dem heutigen Nutzungswerthe entsprechende Offerte mit Rücksicht auf eine doch nicht sichere spätere höhere Einnahme und trotz der Möglichkeit eines Rückganges des Ertrages zurückzuweisen; jedenfalls vermögen wir nicht, zur Zurückweisung zu rathen. Dieselbe würde sich nur empfehlen, wenn die Actionäre in ihrer grossen Mehrheit entschlossen sind, das Unternehmen in eigenem Betriebe auf die Gefahr ungünstiger Ergebnisse zu behalten; sind sie aber der Meinung — und dies glauben wir bei der grossen Mehrheit annehmen zu dürfen — dass der Verkauf an sich erwünscht sei, wenn nur ein angemessener Preis bezahlt werde, so empfiehlt es sich für sie, die jetzige Offerte anzunehmen, da eine Erhöhung derselben nicht wahrscheinlich ist.

Aus diesen Gründen können wir dem Verlangen der Staatsregierung in dem nebst Anlage abgedruckten Schreiben vom 11. December v. J., der Offerte bei der Generalversammlung nicht entgegen zu sein, um so eher nachkommen. Wir würden auch, da die Aufrechthaltung der Offerte von einer derselben günstigen Haltung der Verwaltungsvorstände abhängig gemacht ist, die Verantwortung nicht haben übernehmen können, durch unseren Widerspruch den Actionären die Möglichkeit eigener Entschliessung ganz zu entziehen.

Nach den ausführlichen Erörterungen über die Lage unseres Unternehmens, welche wir in unseren Vorlagen zu den Generalversammlungen vom 29. October 1879 und 23. September 1881 gegeben haben und welche den heutigen Verhältnissen noch durchaus entsprechend sind, glauben wir nicht nöthig zu haben, noch einmal solche Erörterungen anzustellen.

Der Vertrag, welcher auf Grund der jetzigen Offerte abgeschlossen werden soll, entspricht, mit den aus der Erhöhung des Preises sich nothwendig ergebenden Abänderungen,*) ganz dem früheren, in der Generalversammlung vom 23. September v. J. vorgelegten Vertrage. Wir können daher lediglich auf den Vertrag selbst verweisen.

Auch in diesem Vertrage ist, wie in dem früheren, festgesetzt, dass das Unternehmen schon vom 1. Januar 1882 an für den Fall des Zustandekommens der Betriebsüberlassung auf Rechnung des Staates verwaltet und dass der Ertrag des Jahres 1881 den Actionären verbleiben und der Abschluss lediglich in statutenmässiger Weise gemacht werden solle. Da dieser Vertrag frühestens im Monat März perfect werden kann und die Uebergabe der Verwaltung demgemäss nicht vor dem 1. Mai, wahrscheinlich erst am 1. Juni würde erfolgen können, so wird der Abschluss des Jahres 1881 noch während der Verwaltung der Gesellschaftsorgane und durch diese ganz in bisheriger Weise aufgestellt, die Dividende bezahlt und der im April abzuhaltenden ordentlichen Generalversammlung der Geschäftsbericht erstattet werden.

Der Generalversammlung empfehlen wir hiernach den anliegenden Vertrag, betreffend den Uebergang des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, zu genehmigen und die Verwaltungsvorstände zu ermächtigen, den Vertrag Namens der Gesellschaft zu vollziehen und demnächst in Ausführung zu bringen, namentlich das Berlin-Anhaltische Eisenbahnunternehmen nach Massgabe des Vertrages der Preussischen Staatsregierung zu übergeben.

Berlin, im Januar 1882.

Die Verwaltungsvorstände der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft.

Der Verwaltungsrath. Löwe. Die Direction. Fournier.

Berlin, den 11. December 1881.

Die mit den Vertretern der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft am 3. d. M. gepflogenen commissarischen Verhandlungen haben in mehrfacher Hinsicht Anlass gegeben, die bisher über den Werth des gedachten Unternehmens diesseits aufgestellte Berechnung zu berichtigen. Nach dem Ergebniss der dieserhalb stattgefundenen Erwägungen kann eine Erhöhung der den Actionären für die Abtretung ihres Unternehmens bisher offerirten Rente für zulässig erachtet werden. Demgemäss erklärt sich die Königliche Staatsregierung unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung bereit, mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft über die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat auf der Grundlage einer Rente von 6 pCt. einen Vertrag abzuschliessen.

Unter Beifügung eines bezüglichen Vertragsentwurfs, welcher sich im Uebrigen der Fassung des der Gesellschaft früher vorgelegten Entwurfs eng anschliesst und nur noch im § 12 eine entsprechende Verlängerung der Frist für die Herbeiführung der landesherrlichen Genehmigung vorsieht, ersuchen wir die Direction, vorstehende Offerte zur Kenntniss des Verwaltungsraths zu bringen und über dieselbe mit thunlichster Beschleunigung die weitere Beschlussfassung herbeizuführen.

Mit Rücksicht darauf, dass voraussichtlich die erste Generalversammlung der Actionäre zu einem definitiven Beschlusse nicht führen wird, will sich die Königliche Staatsregierung, sofern die Berufung einer zweiten Generalversammlung thatsächlich erforderlich werden sollte, an diese Offerte bis zum 10. März 1882 für gebunden erachten. Sofern jedoch die Gesellschaftsvorstände auch dieser Offerte gegenüber wiederum eine ablehnende Haltung einnehmen wollen, würde es der Berufung einer Generalversammlung überhaupt nicht bedürfen, da die Königliche Staatsregierung für diesen Fall auf eine weitere Verhandlung verzichtet.

Einer umgehenden Anzeige der Direction über den Empfang dieses Schreibens will der mitunterzeichnete Minister der öffentlichen Arbeiten entgegensehen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. (gez.) Maybach. Der Finanzminister. (gez.) Bitter.

---

*) Die wenigen Abweichungen des neuen, im Uebrigen wörtlich übereinstimmenden Vertrags-Entwurfs von dem früheren, welcher sich in No. 73 S. 1029 des Jahrg. 1881 unserer Zeitung abgedruckt findet, sind bereits in No. 5 S. 68 hervorgehoben worden.

Aus dem Protocoll

über die in Berlin am 16. December 1881 abgehaltene Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Verhandelt Berlin, den 16. December 1881.

Auf Einladung des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten trat die General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, zu der sich die in dem anliegenden Verzeichniss aufgeführten Herren Abgeordneten*) sowie Seitens des Reichseisenbahnamts die Herren Geh. Oberregierungsrath Kräfft und Geh. Regierungsrath Cruse und Seitens der Königlichen Eisenbahncommissariate zu Breslau und Berlin die Herren Geh. Oberregierungsrath Dittmer und Regierungsrath von Ditfurth eingefunden hatten, im Conferenzsaale des hiesigen Potsdamer Bahnhofes zusammen.

Seitens des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sind erschienen: Die Herren Ministerialdirector Duddenhausen, Ministerialdirector Brefeld, Geh. Regierungsrath Dr. v. d. Leyen, Geh. Regierungsrath Fleck und Rechnungsrath Orlich. Als Protocollführer fungirt Eisenbahnsecretär Meissner. Herr Ministerialdirector Duddenhausen übernimmt den Vorsitz und eröffnet nach Begrüssung der Versammlung die Verhandlungen.

No. 1 der Tagesordnung. Betr. Erweiterung der Competenz der ständigen Tarifcommission und der Generalconferenz auf den Personenverkehr. Herr Oberregierungsrath Krahn (Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld) wünscht, dass die Angelegenheiten des Personenverkehrs von der gemeinsamen Berathung der Commission mit dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten nicht ausgeschlossen werden, und beantragt Ablehnung des zweiten Theils des Commissionsantrages*), während Herr Generaldirectionsrath Boehm (Königlich Bayerische Verkehrsanstalten), dem sich Herr Oberfinanzrath von Weizsaecker (Generaldirection der Königlich Württembergischen Staatsbahnen) und Herr Director Erler (Berlin-Hamburger Bahn) anschliessen, die Annahme des Antrages der Commission empfehlen. Die Generalconferenz entscheidet sich für Annahme beider Theile des Commissionsantrages.

No. 2. Betr. Beförderung bezw. Tarifirung von Butter und Käse. Ein Gesuch des Vereins der Butter- und Käsefabrikanten Schlesiens, Pommerns etc., den Transport von Butter und Käse in Personenzügen gegen Erhebung der Stückgutfracht allgemein einzuführen, wird nach dem Votum der Commission abgelehnt.

No. 3. Betr. Beförderung und Tarifirung von frischem Fleisch in besonders dazu eingerichteten, mit Kühlapparaten versehenen Wagen. Die Königliche Eisenbahndirection in Berlin hat beantragt, nachstehende, einem Beschlusse des Tarifverbandes entsprechende Bestimmungen sub I 4 f der Allgemeinen Tarifvorschriften aufzunehmen:

1. Frisches Fleisch in Wagenladungen wird, wenn dasselbe in von den Versendern gestellten, besonders zum Fleischtransport eingerichteten Wagen aufgegeben wird, mit den zur Viehbeförderung fahrplanmässig bestimmten Zügen resp. mit den Personenzügen, soweit die Verwaltungen nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung der Personenzüge für zulässig erklären, zu den einfachen Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen befördert.
2. Zuladung und Ausladung auf den Unterwegsstationen wird gestattet, falls dadurch der fahrplanmässige Aufenthalt der Züge auf den Stationen nicht überschritten und dem Fleischwagen ein Begleiter beigegeben wird, welcher für die Zu- und Ausladung Sorge zu tragen hat und zu den gleichen Sätzen und Bedingungen wie Viehbegleiter befördert wird.

   Wünscht der Versender die Berechtigung der Zu- oder Ausladung auf den Unterwegsstationen, so hat er dies im Frachtbriefe ausdrücklich zu verlangen und einen Revers auszustellen, in welchem er die Eisenbahnverwaltungen ausdrücklich von aller Haftung für denjenigen Schaden entbindet, der durch nicht rechtzeitige, nicht ordnungsmässige oder sonst mangelhafte Zu- und Abladung entsteht.

   In beiden Fällen ad 1 und 2 wird der Berechnung der Fracht die volle Tragkraft des verwendeten Wagens bis zur Bestimmungsstation des Wagens zu Grunde gelegt.

Die Commission hat die Ablehnung dieses Antrages empfohlen. Ebenso hat ein früher von der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg gestellter, von der referirenden Verwaltung (Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld) unterstützter Antrag, dahin gehend, sub I 4 f folgende Bestimmung aufzunehmen:

> „Frisches Fleisch in Wagenladungen wird, wenn dasselbe in von den Versendern gestellten, besonders zum Fleischtransport eingerichteten Wagen aufgegeben wird, als Eilgut zu den einfachen Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen befördert,"

nicht die Zustimmung der Commission erhalten.

Herr Oberregierungsrath Krahn (Königliche Eisenbahndirection Elberfeld) und Herr Eisenbahndirector Lüdicke (Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg) plaidiren für Annahme des letzteren Antrages. Die Generalconferenz beschliesst Ablehnung desselben.

Hiermit ist zugleich der Antrag der Königlichen Eisenbahndirection Berlin erledigt.

No. 4. Betr. Einführung einheitlicher Tarifbestimmungen für die Beförderung von Fischen. Der in Veranlassung eines Gesuches des Vereins Deutscher Fischhändler gestellte Antrag der Commission, unter I 4 f der Allgemeinen Tarifvorschriften folgende Bestimmung aufzunehmen:

> „f, Fische. Frische Seefische, dann lebende Fische in Kübeln und Fässern, sowie sonstige kleinere Fluss- und Seethiere und Fischbrut werden bei Aufgabe als Frachtgut zu den einfachen Frachtgutsätzen mit den Personenzügen befördert. Bei Aufgabe als Eilgut findet die Beförderung mit den Courier- und Schnellzügen statt, soweit nicht etwa die Benutzung dieser Züge aus Betriebsrücksichten von den Verwaltungen ausgeschlossen ist. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung müssen lebende Fische in amtlich geaichten Gefässen verladen sein und es wird der durch den Aichstempel ausgewiesene Fassungsgehalt des Gefässes derart der Fracht-

---

*) Folgende Eisenbahnen waren durch die nachstehend angeführten Abgeordneten vertreten: 1. Altona-Kieler und Schleswigsche Bahnen: Metzner, Director. 2. Badische Staatsbahnen: Eisenlohr, Generaldirector; Schröder, Regierungsrath. 3. Bayerische Staatsbahnen: Böhm, Generaldirectionsrath. 4. Bergisch-Märkische Eisenbahn: Krahn, Oberregierungsrath. 5. Berlin-Anhaltische und Oberlausitzer Eisenbahn: Schrader, Director. 6. Berlin-Görlitzer Eisenbahn: Hartnack, Regierungsrath. 7. Berlin-Hamburger Eisenbahn: Erler, Director. 8. Königliche Eisenbahndirection Berlin: Kranold, Oberregierungsrath; Dr. Schubart, Regierungsassessor. 9. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn: Schmidt, Appellationsgerichtsrath. 10. Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg: Hirche, Regierungsrath. 11. Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn: Dr. Rosenberg, Director. 12. Elsass-Lothringische Reichsbahnen: v. Guérard, Kaiserl. Oberregierungsrath; Dr. v. Michels, Kaiserl. Eisenbahndirector. 13. Königliche Eisenbahndirection Frankfurt am Main: Gamp, Regierungsassessor. 14. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn: Schneider, Herzogl. Braunschweig. Eisenbahndirector. 15. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover: Heinsius, Regierungsrath. 16. Hessische Ludwigs-Eisenbahn: Dr. Reinhard, Geh. Regierungsrath; Maschmann, Director. 17. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) Köln: Gerlach, Regierungsrath. 18. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) Köln: Thomé, Regierungsrath. 19. Lübeck-Büchener Eisenbahn: Benda, Director. 20. Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg: Lüdicke, Eisenbahndirector. 21. Main-Neckarbahn: Grosch, Oberregierungsrath. 22. Märkisch-Posener Eisenbahn: Ottmann, Director. 23. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn: Breidsprecher, Director. 24. Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn: Möller, Finanzrath. 25. Militär-Eisenbahn: Blumensath, Major; Korn, Zahlmeister. 26. Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrutbahn: Salfeldt, Director. 27. Oberhessische Eisenbahnen: Altvater, Director. 28. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau: Weide, Regierungsrath. 29. Oels-Gnesener Eisenbahn: Schulz, Regierungsassessor a. D. 30. Oldenburgische Staatseisenbahnen: Behrens, Directionsrath. 31. Ostpreussische Südbahn: Krüger, Director. 32. Pfälzische Eisenbahnen: Lavale, Directionsrath. 33. Rechte Oder-Ufer Eisenbahn: Grapow, Geh. Regierungsrath; Hantusch, Obergüterverwalter. 34. Sächsische Staatseisenbahnen: v. Tschirschky, Generaldirector; v. d. Planitz, Finanzrath; v. Kirchbach, Finanzrath. 35. Thüringische Eisenbahn: Scholz, Director. 36. Unterelbesche Eisenbahn: Bechi, Director. 37. Weimar-Geraer Eisenbahn: Kohl, Baurath. 38. Württembergische Staatseisenbahnen: v. Weizsäcker, Oberfinanzrath; Dopffel, Finanzrath.

Nicht vertreten waren: 1. Aachen-Jülicher Eisenbahn. 2. Braunschweigische Eisenbahn. 3. Breslau-Warschauer Eisenbahn. 4. Crefelder Eisenbahn. 5. Cronberger Eisenbahn. 6. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. 7. Eutin-Lübecker Eisenbahn. 8. Eisenberg-Crossener Eisenbahn. 9. Friedrichrodaer Eisenbahn. 10. Georg-Marienhütte Eisenbahn. 11. Grand Central Belge Eisenbahn. 12. Holsteinische Marschbahn. 13. Kirchheimer Eisenbahn. 14. Niederländische Rhein-Eisenbahn. 15. Niederländische Staatseisenbahn. 16. Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. 17. Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn. 18. Parchim Ludwigsluster Eisenbahn. 19. Peine-Ilseder Hütte Eisenbahn. 20. Posen-Creuzburger Eisenbahn. 21. Ruhlaer Eisenbahn. 22. Tilsit-Insterburger Eisenbahn. 23. Werra-Eisenbahn. 24. Westholsteinische Eisenbahn. 25. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

*) Der betreffende Commissionsantrag lautete: II. im § 3 der Geschäftsordnung für die Tarifcommission hinter dem Worte „Ausschusse" zu setzen: „Hinsichtlich der nach § 5 seiner Mitwirkung unterliegenden Angelegenheiten" und im § 5 letzter Absatz hinter „Eisenbahnwesens" zu setzen: „mit Ausschluss der den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Angelegenheiten".

berechnung zu Grunde gelegt, dass für jedes angefangene Liter dieses Fassungsgehaltes, gleichviel ob der betreffende Raum ausgenutzt ist oder nicht, 1 kg in Rechnung zu ziehen ist,"
wird mit dem vom Herrn Regierungsrath Hirche (Königliche Eisenbahndirection in Bromberg) gestellten Amendement: anstatt „sonstige kleinere Fluss- und Seethiere" zu setzen: „solche kleine Fluss- und Seethiere, welche für Aquarien bestimmt sind" angenommen.

Seitens des Vereins Deutscher Fischhändler ist ferner darum nachgesucht worden:

1. eine kürzere Lieferfrist für Fische (lebende Fische im Wasser, frische Seefische, Krebse etc.) festzusetzen;
2. die Eisenbahnen zu verpflichten, Fischsendungen mit jedem fahrplanmässigen Personenzuge zu befördern, in thunlichst kurzer Frist vor Abgang des Zuges zu expediren und auf der Empfangsstation unverzüglich nach Ankunft des betreffenden Zuges auszuliefern;
3. die Eisenbahnen zu verpflichten, bei Fisch- und Krebssendungen für eine gute Ventilation der Wagen zu sorgen;
4. den Frankaturzwang aufzuheben.

Die Commission hat sich bezüglich des Antrages ad 1 nicht für competent erachtet, Vorschläge auf Abänderung der reglementarischen Vorschriften über die Lieferfristen zu machen und die Ablehnung der Anträge ad 2 bis 4 empfohlen. Die Generalconferenz tritt dem Votum der Commission in allen Punkten bei.

No. 5. Betr. Tarifirung von Güterstücken aussergewöhnlichen Umfangs als Eilgut. Dem Antrage der Commission, die Bestimmung unter B I 4 b Alin. 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt zu ändern: „Gegenstände, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden nach den Bestimmungen über die Wagenladungsgüter befördert, jedoch unter Berechnung der Fracht in minimo für 1 000 kg für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung, und zwar bei Frachtgütern nach der Stückgutclasse, bei Eilgütern (sofern die Beförderung als Eilgut nach den Bestimmungen unter I 1 zugelassen wird) nach den Frachtsätzen für Eilstückgut.

Ergiebt sich jedoch nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrige Fracht, so kommt letztere zur Berechnung" wird zugestimmt.

No. 6. Betr. Tarifirung von Gardinenstangen in Zargen verpackt. Der Antrag des Directoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn: „den nebenstehend genannten Artikel in das Verzeichniss der sperrigen Güter aufzunehmen" wird nach dem Votum der Commission abgelehnt.

No. 7. Betr. Tarifirung von Cartonnagen. Nach dem Antrage der Commission wird beschlossen, die Pos. 8 des Verzeichnisses der sperrigen Güter wie folgt zu fassen: „Hohle Pappwaaren (ausgenommen solche, welche in Kisten verpackt sind, sofern das Gewicht der einzelnen Kisten mindestens 150 kg pro Cubikmeter beträgt".

No. 8. Betr. Tarifirung von Thonballons. Position 15 des Verzeichnisses der sperrigen Güter erhält folgende Fassung: „Glasballons und Thonballons, leere, verpackt. Unverpackt werden dieselben nur als Wagenladung angenommen". In der Vorschrift B I 4 d Alin. 4 wird ferner hinter „Glasballons" in Zeile 1 und 4 hinzugefügt: „und Thonballons".

No. 9. Betr. Tarifirung von Espartogras und Alpha. Die Commission hat die Aufnahme der nebengenannten Artikel in Position 33 des Verzeichnisses der sperrigen und in Position 62 der deckungsbedürftigen Güter beantragt.

Herr Finanzrath von Kirchbach (Königlich Sächsische Staatseisenbahn) empfiehlt Aufnahme der Artikel in den Specialtarif III, da nach den von seiner Verwaltung angestellten Ermittelungen die vollständige Ausnutzung der Tragkraft der Wagen möglich, die Artikel aber nur bei Gewährung der billigsten Tarifclasse versandtfähig seien.

Die Versammlung entscheidet sich mit Rücksicht darauf, dass eine nähere Prüfung des letzteren Antrages noch nicht stattgefunden habe, bei Verweisung der Artikel unter die sperrigen Güter die Tarifirung nach Specialtarif III für Wagenladungen, welche hauptsächlich in Betracht kommen dürften, thatsächlich stattfinde, für die Annahme des Commissionsantrages.

No. 10. Betr. Tarifirung von Wolle. Die Generaldirection der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen hat den Antrag gestellt, den Begriff der Sperrigkeit des Artikels Wolle wie folgt zu declariren:

„Wolle unterliegt dem Sperrigkeitszuschlage nur dann nicht, wenn die Aufgabe in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht oder wenn sie in rechtwinkligen Ballen erfolgt."

Seitens der Commission ist die Ablehnung dieses Antrages, dagegen die Annahme des Antrages der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen empfohlen worden, welcher lautet:

„Gewaschene Wolle (Schafwolle, auch Rückenwäsche) unterliegt dem Sperrigkeitszuschlage nur dann nicht, wenn sie in rechteckigen Ballen mit einem Minimalgewicht von 100 kg*) und folgenden Maximaldimensionen, 2 m Länge, 0,80 m Breite und 0,90 m Höhe, aufgegeben wird."

Ein zu dem letzteren Antrage gestelltes Amendement der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirection, am Schlusse hinzuzufügen:

„Haidschnuckenwolle unterliegt dem Sperrigkeitszuschlage nicht, wenn sie in runden Ballen von mindestens 100 kg Gewicht aufgeliefert wird"

hat die Zustimmung der Commission nicht erhalten.

Seitens des Herrn Finanzrath v. Kirchbach (Königlich Sächsische Staatsbahn), welcher Namens der Commission referirt, wird auf die grossen Vergünstigungen, welche den Interessenten bei Annahme seines Antrags gewährt würden, verwiesen. Eine weitere Vergünstigung zu gewähren, liege keine Veranlassung vor, da die Interessenten derjenigen Gebiete Deutschlands, in denen vorzugsweise Wolle producirt werde, die gestellten Bedingungen bezüglich der Maximaldimensionen als annehmbar bezeichnet hätten, mit weiteren Frachtermässigungen aber auch erhebliche Schädigungen der Eisenbahnen verbunden seien.

Herr Ober-Finanzrath v. Weizsaecker (Königlich Württembergische Staatsbahn) bemerkt zunächst, dass die mechanisch gepresste überseeische Wolle (Capwolle) nach den bei Interessenten eingezogenen Erkundigungen nicht durchweg in Ballen von mindestens 100 kg vorkomme, wie dies commissionsseitig angenommen sei. Es empfehle sich daher, damit die überseeische Wolle in kleineren Kolli nicht dem Sperrigkeitszuschlage unterworfen werden könne, obwohl sie in Wirklichkeit nicht sperrig sei, in dem Sächsischen Antrage hinter den Worten „nur dann nicht" die Worte einzuschalten: „wenn sie mit Maschinen gepresst ist oder".

Redner führt sodann zu Gunsten seines eigenen Antrages an, dass der seiner Verwaltung beigegebene, aus den Kreisen der Verkehrsinteressenten gebildete Beirath in einer am 6. d. Mts. abgehaltenen Sitzung sich einstimmig gegen die Einführung des Sächsischen Antrages, als die Süddeutschen Wollproducenten schädigend, erklärt habe. In ähnlicher Weise habe sich neuerdings die Handelskammer in Breslau geäussert.

Herr Generaldirectionsrath Böhm (Königlich Bayerische Verkehrsanstalten) und Herr Oberregierungsrath Krahn (Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld) empfehlen Annahme des Württembergischen Antrages.

Herr Finanzrath v. Kirchbach bemerkt, dass die s. Z. in Antwerpen, Bremen und anderen Hafenplätzen vorgenommenen Nachwiegungen der überseeischen Wolle ein Gewicht der Ballen von mindestens 100 kg ergeben hätten, dass er aber, wenn anderweite Ermittelungen zu anderen Resultaten geführt hätten, gegen das Amendement der Württembergischen Staatsbahn nichts einwenden wolle.

Die Generalconferenz beschliesst Annahme des Württembergischen Antrags. Für den Fall aber, dass dieser Antrag bei der schriftlichen Abstimmung dem Widerspruch von mehr als einem Fünftel der Verwaltungen begegnen sollte, erhält auch der Sächsische Antrag die Zustimmung der Majorität der Versammlung.

No. 11. Betr. Tarifirung von Putzfedern. Die Commission hat beantragt:

die Pos. 27 zu B I 4 c der Tarifvorschriften wie folgt zu ändern:

„27. Putzmacherwaaren, Putzfedern und künstliche Blumen aller Art (ausgenommen solche, welche in Kisten verpackt sind, sofern das Gewicht der einzelnen Kisten mindestens 150 kg pro Cubikmeter beträgt)."

Die Versammlung beschliesst demgemäss.

No. 12. Betr. Aufnahme von gebranntem Kalk unter die deckungsbedürftigen Güter. Der Commissionsantrag: den Artikel „gebrannter Kalk" in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter als neue Position aufzunehmen, wird genehmigt.

No. 13. Betr. Aufnahme von Knochenschrot unter die deckungsbedürftigen Güter. Einem gleichen Antrage bezüglich des Artikels Knochenschrot wird zugestimmt.

No. 14. Betr. Haftpflicht der Eisenbahnen für Gewicht und Stückzahl bei Ver- und Entladung der in § 50 No. 2 des Betriebsreglements bezeichneten Güter durch Arbeiter der Eisenbahn. Seitens der Commission ist beantragt worden, dem Alin. 3 sub II der Allgemeinen Tarifvorschriften folgende Fassung zu geben:

„Geschieht dies auf ausdrücklichen Antrag der Versender oder Empfänger, so sind die zur Verfügung gestellten Arbeiter nicht als Beauftragte der Eisenbahnverwaltung, sondern als Beauftragte der Versender bezw. Empfänger anzusehen, so dass die im § 63 des Betriebsreglements ausgesprochene Haftpflicht in solchen Fällen ausgeschlossen bleibt."

---

*) Im Protocoll der Tarifcommission ist irrthümlich 110 kg angegeben.

Die Commission hat in Consequenz dieses Antrags es gleichzeitig für zweckmässig erachtet, den Verwaltungen die Aufnahme folgender Bestimmung in den Tarif für die Nebengebühren zu III und IV (Wägegeld und Zählgebühr) zu empfehlen:

„Diese Gebühren kommen nicht zur Erhebung, wenn Güter in Wagenladungen ohne ausdrücklichen Auftrag der Versender oder Empfänger durch Arbeiter der Eisenbahnverwaltung ver- bezw. entladen worden sind und hierbei eine Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl stattgefunden hat.“

Herr Director Erler (Berlin-Hamburger Eisenbahn) nimmt nachstehenden von der Commission abgelehnten Antrag seiner Verwaltung wieder auf, die qu. Tarifbestimmung wie folgt zu fassen:

„Alle sonstigen Güter sind seitens der Versender und Empfänger auf- und abzuladen. Die Eisenbahnverwaltung kann verlangen, dass sich die Versender und Empfänger zu diesem Geschäft des Eisenbahnarbeiterpersonals bedienen. In diesen Fällen, sowie alsdann, wenn Arbeiter der Eisenbahnverwaltung auf Wunsch des Versenders oder Empfängers für das Auf- und Abladen zur Verfügung gestellt werden, kommen die in dem Abschnitt II C hierfür festgesetzten Gebühren zur Erhebung —“

Herr Regierungsrath Schröder (Grossherzoglich Badische Staatsbahn) empfiehlt den letzteren Antrag zur Annahme, indem er hervorhebt, dass das Ladegeschäft ausser in den Seehafenplätzen auch in den an Wasserstrassen belegenen Stationen, z. B. Mannheim, fast ausschliesslich von der Eisenbahn besorgt werden müsse und es nicht angemessen erscheine, den Eisenbahnen die Haftpflicht aufzuerlegen, ohne ihnen die Berechtigung zur Erhebung der Gebühren für die Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts zuzugestehen.

Herr Regierungsrath Heinsius (Königliche Eisenbahndirection Hannover) beantragt in der zu dem Tarif über die Nebengebühren commissionsseitig empfohlenen Bestimmung hinter dem Worte „hierbei“ einzuschalten:

„ohne ausdrücklichen Antrag der Versender oder Empfänger“.

Nach Ansicht des Herrn Director Metzner (Altona-Kieler Bahn) ist die in dem Commissionsantrage enthaltene Bezugnahme auf die im § 63 des Betriebsreglements ausgesprochene Haftpflicht nicht zutreffend, da die hier in Betracht kommende Haftpflicht der Eisenbahn vielmehr aus § 50 No. II des Betriebsreglements herzuleiten sei. Von verschiedenen Seiten wird hierzu bemerkt, dass die Feststellung, welcher Paragraph des Betriebsreglements massgebend sei, nicht Aufgabe der vorliegenden Beschlussnahme sei und eventuell im gegebenen Falle der richterlichen Entscheidung überlassen werden müsse.

Die Versammlung beschliesst hierauf unter Ablehnung des Antrages der Berlin-Hamburger Eisenbahn die Annahme der von der Commission gestellten beiden Anträge mit dem vom Herrn Regierungsrath Heinsius beantragten Zusatze.

No. 15. Betr. Tarifirung von Glycerin. Der von der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) in Köln gestellte Antrag auf Aufnahme von Glycerin in den Specialtarif I wird in Uebereinstimmung mit dem Votum der Commission abgelehnt.

No. 16. Betr. Tarifirung von schwefelsaurem Bleioxyd. Die Commission hat die Ablehnung des von der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld gestellten Antrages auf Aufnahme von schwefelsaurem Bleioxyd in den Specialtarif I vorgeschlagen. Die Generalconferenz beschliesst demgemäss.

No. 17. Betr. Tarifirung von Eisenbeize, Eisenchlorür und Eisenchlorid. Der Commissionsantrag, in den Specialtarif I aufzunehmen:

unter „E“ Eisen, gelöstes salzsaures oder Eisenchlorid und Eisenchlorür (Beizflüssigkeit); Eisen, gelöstes salpetersaures (Beizflüssigkeit);

unter „T“ Thonerde, gelöste essigsaure (Beizflüssigkeit)

wird angenommen.

No. 18. Betr. Tarifirung von Infanteriegewehren. In dem durch Beschluss der Generalconferenz vom 30/31. October 1878 Pos. 38 angenommenen und den Dienststellen im Instructionswege mitgetheilten Verzeichnisse der Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifs I wird bei dem Artikel „Waffen“ hinzugefügt:

„auch Infanteriegewehre“.

No. 19. Betr. Tarifirung von Samen und Sämereien aller Art. Die Commission hat sich für Ablehnung des von der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld gestellten, von der referirenden Verwaltung (Direction der Rechte-Oderufer Eisenbahn) befürworteten Antrages, die Position Gras- und Oelsamen zu streichen und im Specialtarif I neu aufzunehmen:

„Samen und Sämereien aller Art in Säcken und Tonnen“, dagegen für Annahme eines Antrages der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg: Seradella (Grassamen) in den Specialtarif I aufzunehmen und demgemäss der Position „Grassamen“ die Worte hinzuzufügen: „auch Seradella“ ausgesprochen.

Herr Generaldirectionsrath Böhm (Kgl. Bayerische Verkehrsanstalten) beantragt in Veranlassung eines Gesuches von Interessenten Bayerns den Artikel „Kleesamen“ in den Specialtarif I aufzunehmen.

Die Generalconferenz entscheidet sich für die Annahme des Antrages der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld; für den Fall aber, dass diesem Antrage demnächst von mehr als einem Fünftel der Stimmen widersprochen werden sollte, auch für Annahme des Commissionsantrages, sowie für Annahme des Antrages der Bayerischen Staatsbahn. Die hiernach in den Specialtarif I neu zur Aufnahme gelangenden Artikel werden gleichzeitig in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter aufgenommen.

No. 20. Betr. die Tarifirung von Futterbrod und Schiffsbrod. Die Anträge der Commission:

„Futterbrod aus Getreideabfällen und Kleie“ in den Specialtarif I aufzunehmen,

die Aufnahme von „Schiffsbrod“ in den Specialtarif I, ebenso die Aufnahme von Futterbrod in den Specialtarif II abzulehnen,

werden angenommen.

Gleichzeitig wird „Futterbrod etc.“ in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter aufgenommen.

No. 21. Betr. die Tarifirung von Colophonium. Nach dem Antrage der Commission wird beschlossen, die Position Harz des Specialtarifs I wie folgt abzuändern:

„Harz, auch Brauerharz und Colophonium, mit Ausnahme von Terpentin und der zu den Droguen gehörenden Harze“.

No. 22. Betr. die Tarifirung von rohem Schwefel. Die Position „Schwefel“ des Specialtarifs I erhält folgende anderweite Fassung: „Schwefel und Schwefelblüthe“.

No. 23. Betr. Tarifirung von Alaun. Ein Gesuch mehrerer Rheinischer Alaunfabriken, den Artikel Alaun zu declassificiren, wird entsprechend dem Antrage der Commission abgelehnt.

No. 24. Betr. Tarifirung von Rohholzleisten. Seitens der Commission ist die Ablehnung eines Gesuches von Holzleistenfabrikanten in Brandenburg a/H. um Aufnahme von Rohholzleisten in den Specialtarif II beschlossen.

Die Generalconferenz stimmt diesem Beschlusse zu.

No. 25. Betr. die Tarifirung von Hanf und Manillahanf. Die commissionsseitig empfohlene Aufnahme von Hanf und Manillahanf in Specialtarif II wird genehmigt und gleichzeitig der Artikel „Manillahanf“ in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter aufgenommen. Ein Antrag des Herrn Directors Benda (Lübeck-Büchener Bahn): bei „Hanf“ hinzuzufügen: „auch Hanfgarn, lose zusammengedreht (Seilergarn)“ wird der Commission zur Vorberathung überwiesen.

No. 26. Betr. die Tarifirung von Steincement. Der Commissionsantrag „Steincement“ in den Specialtarif I aufzunehmen, wird angenommen.

No. 27. Betr. die Tarifirung von Wasserglas. Die Position „Wasserglas“ des Specialtarifs II erhält auf Antrag der Commission folgende Fassung: „Wasserglas, festes, sowie flüssiges, letzteres nur in starken dichten Fässern“. (Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 15. Januar 1882. (Eisenbahnrath. Der Gotthard. Transversalbahn 3 Verordnungen. Triest-Fiume. Ungarische Staatsbahnen. Kikinda-Becskerek. Directorenconferenz. Nordwestschifffahrt. Disciplinarcommission. Mährisch - Schlesische Centralbahn. Tarifgesetzgebung. Journalrevue. Staatssubventionen. Börsennotiz.)

Der Oesterreichische Eisenbahnrath soll erst dann ins Leben treten, wenn der ganze, durch die fortschreitende Entwickelung der Eisenbahnverstaatlichung nothwendig gewordene Verwaltungs- und Betriebsorganismus fertig geplant sein wird, was erst in 4 bis 5 Monaten der Fall sein dürfte. Die Regierung hat mit der Gründung des Eisenbahnrathes lange zugewartet, denn die Initiative zu dieser Neuerung ist schon Anfangs 1879 von der Wiener Handelskammer ergriffen worden; es mussten hierfür erst die Studien gepflogen werden. Jetzt, wo die Ungarische Eisenbahnpolitik dem Oesterreichischen Handelsministerium unbequem wird, scheint es nothwendig, sich für die dagegen zu treffenden Massnahmen mit einem Beirathe der Betheiligten zu umgeben. Ob dieser beschliessender oder nur consultativer Natur sein wird, ist noch nicht bestimmt. Durch diese Institution soll eine permanente Enquête geschaffen und dem Interessenconflicte zwischen den Bahnen und dem dieselben benutzenden Parteien soweit als möglich begegnet werden; dies soll auch dadurch zu bewirken sein, dass solche theoretische und fachmännische Capacitäten in den Eisenbahnrath berufen werden, welche kein pecuniäres, wohl aber ein wissenschaftliches Allgemeininteresse am Gedeihen unseres Eisenbahnwesens haben. Deren Votum dürfte auch bei divergirenden Ansichten den Ausschlag geben,

nachdem die Regierung selbst als Eigenthümerin eines so grossen Bahncomplexes, somit als Betheiligte sich eine gewisse Reserve auflegen würde.

Die Eröffnung der Gotthardbahn schädigt uns dadurch, dass der Amerikanische Getreidehandel, mit welchem ausser dem Russischen wir die grösste Concurrenz zu bestehen haben, bis zu unseren bedeutendsten Getreideabnehmern sowohl in Frankreich und Italien, als am Rhein und in der Schweiz vordringt. Auch Deutschland hatte bei seiner Betheiligung an dem Gotthardunternehmen den Grundgedanken, sich einen von Oesterreich, vom Semmering und Brenner unabhängigen Alpenübergang zu sichern. Die Gotthardbahn wird den Verkehr über Genua erleichtern und hierdurch soll uns ein namhafter Theil unseres Verkehres entzogen werden. Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen lassen indess diese für unseren Verkehr so wichtige Frage nicht unvorbereitet an sich herankommen; sie haben bekanntlich beschlossen, die Grundtaxen für Getreidetransporte nach der Schweiz und nach dem Rhein von 5 Centimes pro Tonne und Kilometer auf 4 Centimes zu ermässigen und die Bayerischen Staatsbahnen eingeladen, sich dieser neuen Tarifmassregel anzuschliessen. Bayern, dessen Handels- und Tarifpolitik sich im eigenen Interesse mehr dem Oesterreichischen Standpunkte nähert, als dem Westdeutschlands, hat in Anbetracht des, seinen Getreidehandel benachtheiligenden westlichen Seeimportes und ebenfalls im Hinblick auf die nahende Eröffnung der Gotthardbahn bekanntlich beschlossen, bezüglich der Schweiz die von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen beantragten Verbandtarife zu acceptiren, bezüglich des Rheins jedoch vorläufig in suspenso zu lassen. Allerdings wird sich Oesterreich durch derlei Tarifmassnahmen die Concurrenz trotzdem kaum vom Leibe halten können. Erst nach Vollendung der Arlbergbahn, wenn wir den freien unabhängigen Anschluss nach dem Westen erreicht, werden wir im Stande sein, unseren Concurrenten im Getreidehandel erfolgreich entgegenzutreten.

Für die Böhmisch-Mährische Transversalbahn wurden nach einer offiziösen Darstellung des Handelsministeriums die Vorprojecte von 5 Linien in der Gesammtlänge von 207,1 km ausgearbeitet. Dasselbe ist damit der vom Reichsrathe beschlossenen Resolution nachgekommen, welche dahin lautet: „Die Regierung wird aufgefordert, Erhebungen in der Richtung zu pflegen, wie den berechtigten Wünschen für die Herstellung von Localbahnen im mittleren Theile von Mähren und Böhmen, insbesondere die Herstellung von Localbahnen zu den Bahnen der Staatsbahngesellschaft, der Nordwestbahn und der Franz-Josefbahn auf Grund des Gesetzes betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen entsprochen werden könne und die diesfälligen Vorlagen im Reichsrathe einzubringen".

Folgende Verordnungen der Oesterreichischen Regierung werden im „Centralblatt" (No. 5) publicirt: a) Die Verwaltungen der Kaiserin Elisabethbahn - Rudolfbahn und der Niederösterreichischen Staatsbahnen werden aufgefordert, für die Mastviehausstellung in Wien eine 50 pCt. Ermässigung des Frachtsatzes und die gebührenfreie Beförderung der Thierbegleiter eintreten zu lassen. Dieser Erlass wurde auch den übrigen Bahnverwaltungen zu thunlichster Beachtung mitgetheilt. b) Alle Bahnverwaltungen werden unterm 31. v. Mts. von der Generalinspection angewiesen, die vierteljährlichen Vorlagen über neu eröffnete Stationen und Haltestellen nach einem Formular zu verfassen und die bezügliche Tarifirung darin genau auszufüllen. c) Laut Erlass derselben Behörde vom 2. d. Mts. wurden auf Grund des Beschlusses der gemeinsamen Directorenconferenz die Bahnen aufgefordert, die Adaptirung der Bremswagen mit Vereinsstützen möglichst beschleunigen zu wollen, die für die ungehinderte Anbringung von Ausschlag- und Stocklaternen erforderlichen Vermittelungsstützen bezw. Vermittelungsmittel aber schon jetzt wenigstens theilweise, jedenfalls aber gegebenen Falls sofort anfertigen und entsprechenden Orts deponiren zu lassen.

Ueber die Differenz Triest-Fiume schreibt das offiziöse „Ung. Eisenbahnblatt" Folgendes: Auf Grund des Cartells, welches die Ungarischen Staatsbahnen mit der Südbahn abgeschlossen haben, sind zur Vermittlung des Ungarischen Verkehrs nach den Adriatischen Häfen und über Cormons zwei Verbandtarife zu Stande gekommen, von denen der eine ausschliesslich für Fiume, der andere für Triest und Cormons directe Tarifsätze enthält. Die Trennung dieser bisher vereinigt gewesenen Tarifsätze ward deshalb nothwendig, weil die Ungarischen Staatsbahnen und die Ungarischen garantirten Bahnen hinsichtlich ihrer neutralen Linien dem Fiumaner Hafen besondere Begünstigungen einräumten, während sie im Verkehre mit Triest und Cormons die gewöhnlichen Sätze ihrer Localtarife berechneten. Die beiden nunmehr festgestellten Tarifverbände sind hinsichtlich beider Relationen sowohl in den allgemeinen Bestimmungen als auch in der Classification der Waaren beinahe vollständig gleich. Was letztere betrifft, so enthält der Fiumaner Tarif 16, der für Triest und Cormons 18 Classen. Ausserdem haben beide Tarife für einzelne besonders begünstigte Waaren 4 Extra- und 6 Ausnahmesätze activirt. In diese Extra-, beziehungsweise Ausnahmesätze wurden von einzelnen Eisenbahnen entweder gleiche ermässigte Einheitssätze oder aber die Sätze der ordentlichen Classen mit entsprechenden Nachlässen eingerechnet. Die Gesammtsätze sowohl der Classen- als der Extra- und Ausnahmetarife wurden derart festgestellt, dass zu den von den Ungarischen Staatsbahnen und von der Südbahn für die Ofen - Fünfkirchener, respective Ofen - Triester und Barcs - Fiumaner, beziehungsweise Triester Relationen festgestellten Tarifsätzen von Seite der neutralen Bahnen für den Verkehr mit Fiume ermässigte specielle Sätze, für den Verkehr mit Triest und Cormons aber Sätze des Localtarifs zugeschlagen werden. Durch diese Tarifbildung entstehen ausserordentliche Tarifermässigungen, so dass die Vermittlung des Ungarischen Verkehrs nach dem Adriatischen Meere angesichts der Schiffsconcurrenz über Laube und Tetschen wesentlich erleichtert wird; aber auch hinsichtlich der Concurrenz mit Triest erwachsen daraus für Ungarn grosse Vortheile, indem die von den Ungarischen Bahnen ausschliesslich für Fiume bewilligten Begünstigungen diesem Hafen zugute kommen. So hat beispielsweise die Alföld - Fiumaner Bahn für Fiume sehr weitgehende Concessionen gemacht. Diese Bahn hat ausser der allgemeinen 20 procentigen Ermässigung und ausser den Ermässigungen für Holzfrachten ihre Tarife für die Szegedin-Fiumaner Relationen um 25—40 pCt. ermässigt, was zur Folge hatte, dass auch die Oesterreichische Staatsbahn genöthigt war, im Verkehre mit Fiume auf den Stationen ihrer Linie Felegyhaza-Temesvar die tarifmässigen Sätze entsprechend den Ermässigungen für die Station Szegedin, entgegen den Triester Sätzen, um 1 bis 16 pCt. herabzusetzen.

Die Bruttoeinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1881 betrugen nach dem erwähnten Fachblatte 18 838 686 fl., während blos 18 Millionen präliminirt waren. Nachdem die Betriebsrechnungen noch nicht abgeschlossen, sind die Reineinnahmen nicht bekannt. Bis Ende December haben indessen die Staatsbahnen 6 800 000 fl. Ueberschüsse an die Staatscassen abgeführt. Präliminirt waren als Nettoeinnahmen 7 Millionen.

Die constituirende Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Gross - Kikinda - Becskerek findet in Folge der späteren Sanctionirung des bezüglichen Gesetzartikels erst am 28. d. Mts. statt. Die Ungarische Landesbank hat wegen des Bahnbaues bereits die Verträge abgeschlossen. Diese Concessionäre stehen noch wegen Uebergabe der Expropriationsdurchführung mit den Bauunternehmern in Unterhandlung.

In der Ungarischen Directorenconferenz kamen ausser einigen internen Bahnangelegenheiten auch jene Begünstigungen zur Verhandlung, welche den Mitgliedern der Ungarischen Kaufmannshalle gewährt werden sollen, um denselben den periodischen Besuch der Hauptstadt zu erleichtern und so die Beziehungen der Provinzkaufleute mit der Metropole zu erleichtern und zu vervielfältigen. Ausserdem wurde ein einheitliches Vorgehen bei Behandlung verjährter Portoreclamationen besprochen und der Text jener Eingabe acceptirt, welche die Tarifreferenten der Ungarischen Bahnen in Angelegenheit des Erlasses des Communicationsministeriums über die Vorlage neuer Tarife ausarbeiteten. In dieser Eingabe soll das Ministerium unter Anderem gebeten werden, dass auch bei neuen Verbandstarifen die Vorlage, sowie bei Localtarifen nur 14 Tage vor dem beabsichtigten Erscheinen des Tarifs zu erfolgen brauche, um das in der Regel auch im Interesse des Publikums gelegene rasche Erscheinen desselben nicht unnöthigerweise zu verzögern.

Die Oesterreichische Nordwest - Schifffahrtgesellschaft hat im Vereine mit den betheiligten Bahnen directe Tarife von den betreffenden Bahnstationen ab bis frei Bord Hamburg publicirt. Die Sätze basiren auf der Combination der Bahnfracht bis Laube und der Wasserfracht von Laube nach Hamburg. Nach diesen Tarifen, die vom 1. Februar an für die ganze Schifffahrtsaison Gültigkeit haben, werden die Assecuranz und sonstige Ausgaben von der Gesellschaft bestritten. Die Transportkosten stellen sich durchschnittlich um 20 ₰ pro 100 kg billiger als die bisherigen Frachtspesen. So kostet die Fracht Prag-Hamburg für Holz 132, für Getreide 153, für Mehl 148 und für Rohzucker 168 ₰. Gegen separate Prämie verpflichtet sich die Gesellschaft auch zur Beförderung von Gütern mittelst Eildampfern, welche die Strecke Laube-Hamburg in 5 Tagen zurücklegen werden.

Disciplinarcommissionen wurden über Initiative des Directors Pichler am Sitze der Betriebsleitungen und der Direction der I. Ungarisch-Galizischen Bahn auch für die von ihr betriebenen Staatsbahnen gebildet. Diesen Commissionen ist das Verfahren bezüglich aller Disciplinarvergehen des Personals zugewiesen, auf welche laut der Dienstordnung die Strafe der Degradirung, strafweise Kündigung oder Entlassung gesetzt ist. Diese Commissionen bestehen aus einem Vorsitzenden, 4 Mitgliedern und ebenso vielen Ersatzmännern, deren eine Hälfte der Verwaltungsrath ernennt und die andere Hälfte das gesammte Eisenbahnpersonal mittelst Stimmenmehrheit wählt. Die Referenten der Dienstabtheilungen, welchen der Inkulpat angehört, haben ebenso wie der Untersuchungscommissär nur eine berathende Stimme. Diese Institution ist eine Art Geschwornengericht, welches aber insofern noch

höher als dieses steht, als hier Collegen von Berufsgenossen gerichtet werden, die alle Verhältnisse und Motive einer Handlung kennen; desto gerechter kann daher ihr Urtheil ausfallen; dasselbe wird seitens der Commission dem Verwaltungsrathe vorgelegt, welcher nur mit einer ⅔ Majorität den gestellten Antrag auf Bestrafung oder Schuldlosigkeitserklärung abändern kann und in gewissen Fällen auch die Entscheidung des Ministeriums einholen muss.

Die Mährisch-Schlesische Centralbahn soll wieder Gegenstand von Ankaufsanträgen seitens der Regierung sein, darauf und auf die über alle Erwartung gebesserten Verhältnisse dieser Bahn basirt die Courssteigerung ihrer Prioritäten. Es dürften dieselben im Laufe einiger Jahre voll verzinst und die rückständigen Coupons (circa 40 pCt. des Nominalwerthes) eingelöst werden. Hieraus erklärt sich denn auch das Widerstreben der Prioritätenbesitzer, in erneute Verhandlungen mit der Regierung einzutreten, sowie andererseits ihr Bestreben, auf die Entfernung des Curators hinzuarbeiten, welcher als Entgelt für seine Leistungen nunmehr den Betrag von — 90 000 fl. beim Gerichte angesprochen hat. Billig kann somit diese Institution, ebensowenig als zweckentsprechend bezeichnet werden.

Ueber die Oesterreichische Eisenbahngesetzgebung im Tarifwesen hielt Dr. Emil Lange von Burgenkron, Oberinspector in der Generalinspection der Eisenbahnen, im Eisenbahnclub einen ausführlichen Vortrag, in welchem er die so verwickelte Frage des Tarifwesens in äusserst lichtvoller Weise erörterte. Dessen Behandlung ist gerade jetzt um so interessanter, als trotz des noch mangelnden Votums einiger Handelskammern das Zusammentreten der Tarifenquêtecommission demnächst erfolgen dürfte. Nach den einleitenden Bemerkungen und Hervorhebung jener Gesetze und Verordnungen, welche dem Staate die Ingerenz auf das Tarifwesen der Eisenbahnen sichern, hob der Redner hervor, dass man die Oesterreichischen Eisenbahnen in Betreff des Tarifwesens in drei Gruppen theilen müsse. Es sind dies erstens jene Bahnen, welche, wie beispielsweise die Nordbahn, die Linien Neu-Szöny der Staatsbahn, Lambach-Gmunden der Elisabethbahn, ihre Tarife nach Bedarf und Umständen feststellen können, wobei jedoch der Staatsverwaltung das Recht gewahrt ist, übertriebenen Anforderungen entgegenzutreten. Die zweite Gruppe umfasst jene Bahnen, welche zur Feststellung der Tarife unbedingt der Genehmigung des Staates bedürfen; die dritte Gruppe jene Bahnen, deren Concessionsurkunden Maximaltarifsätze ziffermässig feststellen. Es giebt jedoch auch Bahngesellschaften, deren Concessionsurkunden Minimalsätze feststellen, welche unbedingt eingehalten werden müssen. Nach einer Besprechung des bei Einhebung der Tarife in Anwendung kommenden Währungssystems, sowie des bis nun üblichen Wesens der Tarifbildung, welche Details jedoch zu weitläufig sind und eine eingehende Besprechung erheischen, erörterte der Vortragende das Refactiewesen und hob als die Grundbedingungen eines geregelten Tarifwesens hervor, dass die Transportkosten für eine kürzere Route unter gleichen Bedingungen nicht höher sein dürfen, als jene für eine weitere Route. Dieser Grundsatz wird wohl schon heute festgehalten, obwohl derselbe wegen des Dissenses der legislativen Factoren über den Umfang der davon zu gestattenden Ausnahmen nicht Gesetzeskraft erlangt hatte. Aus der überreichten Musterkarte unserer verschiedenartigsten Tarifbestimmungen hob Redner die allgemeinen Grundsätze der Veröffentlichung, periodischer Revision der Tarife, dann der Ausschliessung jeder persönlichen Begünstigung, endlich der ausdrücklichen Gestattung der Differential- und Staffeltarife hervor. Mit der Auseinandersetzung der Tarifanomalien schloss der lehrreiche Vortrag.

Als Journalrevue ist aus der „Eisenbahnzeitung“ (No. 3) eine Biographie des kürzlich verstorbenen Ritter v. Schönerer, dessen Wirken mit dem Beginn der Oesterreichischen Eisenbahnen eng verknüpft ist, und Kübeck's Vortrag über die Stadtbahnfrage für Wien zu erwähnen. — Das „Centralblatt“ (No. 4) bespricht den Stand der Fahrbetriebsmittel Ende Juni 1881. — Im Ungarischen Fachblatte werden die Beschlüsse des landwirthschaftlichen Vereins mitgetheilt, wonach die Bestrebungen der Regierung rücksichtlich Fiumes und der Verstaatlichung der Bahnen freudig begrüsst werden. Die Betriebsergebnisse des Jahres 1880 geben diesem Blatte zu einer detaillirten Auseinandersetzung Anlass, dass ein Betriebscoëfficient von 60 pCt. die Maximalgrenze bilden sollte, derselbe aber in den fünf Jahren 1876—1881 durchschnittlich 76,15 pCt. betragen hat, was einen jährlichen Verlust von 1,5—2 Millionen bedeutet.

Die „Staatssubventionen für Eisenbahnen“ werden von Dr. jur. Gustav Gross (Sohn des Generaldirectors Gross von der Oesterreichischen Nordwestbahn) in eingehendster Weise nach den verschiedenen Fragen der staatlichen Subvention von Privatbahnen in einer soeben erschienenen Broschüre behandelt. Diese Arbeit ist die Frucht gründlicher Studien und giebt von einer scharfen geistigen Auffassung Zeugniss, indem sie den Gegenstand in klarer und lichtvoller Weise dem Leser zum Verständniss bringt. Die Schrift berücksichtigt in erster Reihe die Oesterreichischen Verhältnisse, zieht aber auch jene Deutschlands und Frankreichs in Vergleichung, so dass das eigentliche Wesen unseres Garantiesystems dadurch desto präciser zum Ausdruck gelangt. Der trotz der fortschreitenden Verstaatlichung von Bahnen noch immer erhebliches praktisches Interesse gewährende Gegenstand wird sowohl von seiner wirthschaftlichen als juristischen Seite beleuchtet.

Die Börsenwoche gestaltete sich für internationale Werthe etwas ungünstiger; trotz der Mehreinnahmen des Jahres 1881 wichen Nordbahn auf 2543 und Staatsbahn auf 320; Karl-Ludwig wich in Folge der pro 1881 sich ergebenden Mindereinnahmen doch nur auf 306,25, weil sich das Jahr 1882 vorzüglich anlässt; Südbahn blieb stationär mit 147. Pilsen-Priesen stieg rapid in Folge von Verstaatlichungsgerüchten (um oder auf 70 fl. oder 70 pCt., was wegen der undeutlichen Depesche nicht zu eruiren, da sie hier nicht gehandelt werden), ebenso stieg Prag-Dux auf 71,75 wegen des nun gesicherten Ausbaues von Klostergrab-Mulde. Sonst war die Tendenz weichend.

Rechtsfall,

betreffend die Auslegung des § 7 No. 8 des Reglements für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen auf Preussischen Eisenbahnen.

Am 4. Januar 1876 übersandte das Artilleriedepot in Erfurt dem Artilleriedepot in Magdeburg per Bahn 12 sämmtlich in der Weise auseinandergenommene C. M. Munitionswagen, dass ein jeder derselben in den Hinterwagenkasten (Hinterwagengestell mit Axe und Kasten), einen Protzkasten (Protzgestell mit Axe und Kasten), zwei Hinterrädern, zwei Vorderrädern, eine Deichsel zerlegt war.

Am 31. Januar 1876 übersandte das Artilleriedepot in Magdeburg der 1. reitenden Batterie des Magdeburgischen Feld-Artillerieregiments No. 4 zu Naumburg per Bahn 1 in gleicher Weise zerlegten Munitionswagen.

Für ersteren Transport auf der Strecke Halle-Erfurt zahlte das Artilleriedepot in Magdeburg an die Beklagte am 7. Januar 1876 348 ℳ, für letzteren Transport auf der Strecke Halle-Naumburg dagegen am 3. Februar 1876 12 ℳ 20 ₰.

Der Kläger behauptet, dass die Beklagte von dem Frachtbetrage der 348 ℳ 219 ℳ 90 ₰, von dem Frachtbetrage der 12 ℳ 20 ₰ 7 ℳ 10 ₰ zu Unrecht erhoben und deshalb zurückzuzahlen habe.

Er glaubt, dass Beklagte nach § 7 No. 8 des Reglements für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen auf den Staatseisenbahnen habe liquidiren müssen und legt dabei diese Bestimmung, welche wörtlich folgendermassen lautet:

„Bei militärischer Benutzung der Eisenbahnen finden, sofern die Beförderung auf Grund von Requisitionsscheinen (Anlage A) erfolgt, die nachstehend bezeichneten Tarifsätze Anwendung“:

(1—7 interessiren nicht.)

8. Für sonstige Güter, welche von der Militärverwaltung an Stelle eines dem Requisitionsscheine beizufügenden Frachtbriefes aufgegeben werden, sowie für Fahrzeuge, welche in zerlegtem Zustande resp. in ihren einzelnen Theilen der Art zum Transport übergeben werden, dass dadurch nur der für das Volumen absolut erforderliche Raum in Anspruch genommen wird:

Die Frachtsätze des gewöhnlichen Verkehrs bis zum Maximum von 5 ₰ = 1,46 Kr. pro Centner die Meile.

Für Geschützrohre, für Mörser in ihren Lafetten und für Eisenmunition (mit Ausschluss geladener Hohlmunitionen) bei ganzen Wagenladungen der Steinkohlenfrachtsatz.

dahin aus, dass diese Frachtsätze auf zerlegte Militärfahrzeuge sich beziehen, „deren Zerlegung soweit vorgenommen sei, als die einzelnen Theile ihrer Bestimmung gemäss als einzelne selbstständige Gegenstände vom Ganzen losgelöst werden können, ohne dass sie ihre individuelle Beschaffenheit verlieren. Diese einzelnen Fahrzeuge seien dann und zwar unter Leitung der Bahnverwaltung § 5a a. O. in der am wenigsten Raum fortnehmenden Weise zu verpacken. Ob einzelne Fahrzeugtheile wegen sperriger Beschaffenheit einen grösseren Raum erfordern, als gewöhnliches Frachtgut, sei unerheblich, da das Reglement einen Unterschied zwischen gewöhnlichem Frachtgut und Sperrgut nicht mache. Wolle man annehmen, dass die einzelnen Fahrzeugtheile nur den Laderaum für gewöhnliches Frachtgut in Anspruch nehmen dürfen, so werde die gedachte Tarifbestimmung practisch unanwendbar, weil Militärfahrzeuge ohne sperrige Bestandtheile nicht vorhanden seien.

Kläger sucht diese Interpretation noch im Einzelnen durch Berufung auf kriegsministerielle Verfügungen sowie auf die Entstehungsgeschichte des § 7 Ziffer 8 cit. des Reglements zu unterstützen, führt noch aus, dass die in diesem § 7 Ziffer 8 cit. festgesetzte Vergütung für den Transport zerlegter Fahrzeuge als eine unverhältnissmässig niedrige nicht betrachtet werden könne, denn während in unzerlegtem Zustande nur ein vierrädriges Fahrzeug auf einen Wagen geladen werden könne und hierfür pro Meile 2 ℳ zu zahlen sei, lassen sich in zerlegtem Zustande bei ordentlicher Ausnutzung des Laderaums leicht zwei und mehr Fahrzeuge in einem Wagen unterbringen. Für diese würde bei einem Gewicht von etwa 45—48 Centner ein Preis von

1,88 ℳ bis 2 ℳ, pro Centner und Meile 5 ₰ berechnet, für die Meile zu zahlen sein.

Er beruft sich auf amtliche Auskunft der Eisenbahnverwaltung zu Magdeburg darüber, dass die Fahrzeuge in dem verladenen Zustande nur den für die Volumen absolut erforderlichen Raum in Anspruch genommen haben, meint aber, dass ihm dies event. nichts angeht, weil die Einladung der Geschütze nach § 5 des Reglements unter Leitung der Bahnhofsverwaltung geschehe, und dass es mithin deren Sache gewesen sein würde, für die richtige und vollkommenere Ausnutzung der Eisenbahnwagen Sorge zu tragen. Beklagte habe daher bei Berechnung der Fracht den Satz von 5 alten Pfennigen pro Centner und Meile zu Grunde legen müssen.

Nach diesem Satze beträgt die Fracht für die Sendung der Fahrzeuge von Erfurt nach Magdeburg bei einem vom Kläger auf 10 600 kg angegebenen Gewicht 128 ℳ 10 ₰, für die Sendung des Fahrzeuges von Magdeburg nach Halle bei einem vom Kläger auf 1 000 kg angegebenen Gewicht 5 ℳ 10 ₰.

Indem Kläger behauptet, dass die Mehrzahlung des Frachtgeldes, das reglementsmässig vor Auslieferung des Guts erfolgen muss, irrthümlich geleistet sei, weil nach den Frachtbriefen der Beklagten die gezahlten Beträge gefordert und solche irrig für richtig gehalten seien, beantragt Kläger:

die Beklagte zur Zahlung von 227 ℳ nebst 5 pCt. Zinsen von 219 ℳ 90 ₰ seit 7. Januar 1876 und von 7 ℳ 10 ₰ seit 3. Februar 1876 zu verurtheilen und das Urtheil für vorläufig vollstreckbar zu erklären.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage und vorläufige Vollstreckbarkeit dieser Entscheidung beantragt. Sie erachtet die Klage weder als Zurückforderungsklage (condictio indebiti), noch als Vertragsklage begründet; bestreitet in ersterer Richtung den behaupteten Irrthum bei Zahlung des Frachtgeldes, und hält die vom Kläger dargelegte Auslegung des § 7 Ziffer 8 cit. des Reglements, welches v e r t r a g s m ä s s i g noch auf Transporte auf der Thüringischen Bahn Anwendung finde, dem bestimmten Wortlaut dieses Paragraphen gegenüber für verfehlt. Bei diesem bestimmten Wortlaut hält sie die in Bezug genommenen kriegsministeriellen Verfügungen und die Entstehungsgeschichte des § 7 Ziffer 8 cit. i h r g e g e n ü b e r für unerheblich; sie hat ausdrücklich bestritten, dass die fraglichen Fahrzeuge derartig zerlegt gewesen seien, resp. derart in ihren einzelnen Theilen zum Transport übergeben seien, dass dadurch nur der für das Volumen absolut erforderliche Raum in Anspruch genommen sei, und dagegen behauptet, dass die Wagen in dem verladenen Zustande mehr als den für das Volumen absolut erforderlichen Raum in Anspruch genommen haben und sich darüber auf das Zeugniss des Güterexpeditionsvorstehers König in Halle bezogen, denselben noch als Zeugen darüber benannt, dass die in den von dem Kläger überreichten und von ihr selbst anerkannten Frachtbriefen mit Zahlen bezeichneten Eisenbahnwagen eine Tragfähigkeit von mindestens 5 000 kg, zusammen also 20 000 kg und 10 000 kg haben, während nach den Frachtbriefen nur 10 600 kg und 1 000 kg darauf verladen seien.

Das Königliche Amtsgericht zu Erfurt hat unter dem 30. Mai 1881 für Recht erkannt:

„Kläger wird mit seiner Klage auf Zahlung von 227 ℳ nebst Zinsen unter Verurtheilung in die Kosten abgewiesen.“

Auf die seitens des Militärfiscus eingelegte Berufung hat das Königliche Landgericht zu Erfurt erkannt:

„Die Berufung gegen das Urtheil des Königlichen Amtsgerichts zu Erfurt vom 30. Mai 1881 wird als unbegründet verworfen.“

Die Gründe dieses Erkenntnisses lauten wörtlich wie folgt:

„Kläger hat gegen das Urtheil des Königlichen Amtsgerichts zu Erfurt vom 30. Mai 1881, durch welches er mit seiner Klage auf Zahlung von 227 ℳ kostenpflichtig abgewiesen ist, in der gesetzlichen Frist und Form Berufung mit dem Antrage eingelegt:

die Beklagte und Berufungsbeklagte zur Zahlung von 227 ℳ nebst 5 pCt. Zinsen von 219 ℳ 90 ₰ seit dem 7. Januar 1876 und von 7 ℳ 10 ₰ seit dem 3. Februar 1876 zu verurtheilen.

Beklagte hat dagegen beantragt:

die Berufung zurückzuweisen bezw. das erste Urtheil zu bestätigen und dem Kläger und Berufungskläger die Kosten aufzuerlegen.

Hinsichtlich des der angefochtenen Entscheidung zum Grunde liegenden Thatbestandes wird auf dessen Darstellung in dem Vorerkenntniss Bezug genommen und ist derselben nur hinzuzufügen, dass Kläger in der Berufungsinstanz die Behauptung, die Zerlegung der fraglichen 13 Munitionswagen sei soweit ausgeführt, als dies eben nur möglich gewesen, unter Berufung auf Zeugen und Sachverständige aufgestellt hat. Es erübrigt jeglicher Beweis, die Berufung muss als unbegründet verworfen werden.

Der Vorderrichter hat die vorliegende Klage zutreffend als condictio indebiti charakterisirt und sachgemäss ausgeführt, dass im vorliegenden Falle die Frage nach dem Vorhandensein der gesetzlichen Voraussetzungen dieser Klage im Wesentlichen auf eine Interpretationsfrage hinauslaufe. In Uebereinstimmung hiermit ist von den Parteien auch nur die Interpretationsfrage zum Gegenstande des Rechtsstreites in der Berufungsinstanz gemacht.

Die sonstigen thatsächlichen und rechtlichen Feststellungen des Vorderrichters sind von keiner Seite angegriffen. Die Entscheidung hängt also lediglich von der Auslegung des § 7 No. 8 des Reglements für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen auf den Staatseisenbahnen ab. Der Wortlaut der betreffenden Bestimmung ist durch Einverständniss der Parteien festgestellt und in dem Thatbestande des ersten Urtheils, auf welchen Bezug genommen wird, enthalten. Für die Auslegung der fraglichen Stipulation ist es zunächst von Erheblichkeit, dass dieselbe der Beklagten nicht als Gesetz auferlegt ist, vielmehr nur die Bedeutung einer vertragsmässigen Stipulation hat. In Folge dessen könne nicht, wie Kläger will, die Entstehungsgeschichte der fraglichen Festsetzung und spätere Kriegsministerialverfügungen als authentisches Interpretationsmaterial herangezogen und verwerthet werden, da dieselben nur die Ansicht des Einen Contrahenten wiedergeben, welche für den anderen nicht ohne Weiteres massgebend seien. Es ist übrigens in der Berufungsinstanz der Inhalt weder des Einen noch des Anderen zur Verhandlung gebracht. Damit ist dieser Punkt erledigt. Mit Recht hat der Vorderrichter seiner Entscheidung die wörtliche Interpretation zum Grunde gelegt (cfr. §§ 252 Titel 5 Theil I und § 65 Titel 4 Theil I Allgemeinen Landrechts).

Es kann demselben lediglich zugestimmt werden, dass die Worte: „der Art, dass dadurch nur der für das V o l u m e n a b s o l u t erforderliche Raum in Anspruch genommen wird“ eine andere Auslegung nicht zulassen, als dass es nicht auf die Selbstständigkeit resp. Unselbstständigkeit der einzelnen Theile des zerlegten Fahrzeuges, vielmehr nur darauf ankommen soll, ob der für den Transport in Anspruch genommene Raum des Eisenbahntransportsmittels dem Volumen der einzelnen Theile des zerlegten Militärfahrzeuges entspricht; dass in Folge dessen zur Begründung der Klage hätte behauptet werden müssen, dass die fraglichen Fahrzeuge im Gewichte von 10 600 kg derartig zerlegt worden seien, dass sie nur den für den Transport von 10 600 kg bestimmten Raum der Eisenbahntransportmittel in Anspruch genommen hätten und wenn thatsächlich ein grösserer Raum verwendet worden, dies durch vertretbare Schuld der Beklagten geschehen und dass in dieser Weise die Klage nicht substantiirt sei. Mit anderen Worten: Der Sinn der fraglichen Stipulation nach wörtlicher Auslegung ist nicht der, den Kläger darin findet.

Militärfahrzeuge sollen, obwohl an sich Sperrgut, dennoch, wenn zerlegbar, zerlegt, soweit dies ohne Verlust ihrer individuellen Beschaffenheit möglich ist, gleichgültig ob das Endresultat des Zerlegens die Schaffung eines Sperrgutes oder eines gewöhnlichen normalen Packgutes ist, als gewöhnliches Packgut angesehen und besteuert werden. Der richtige Sinn ist vielmehr der: W e n n Militärfahrzeuge in derart zerlegtem Zustande zum Transport übergeben werden, dass sie als gewöhnliches Packgut mit vollständiger (absoluter) Ausnutzung des Raumes verladen werden können, dann soll die fragliche niedrigere Tarifposition zur Anwendung kommen. Für diese und gegen jene Auslegung spricht endlich noch, dass die Entscheidung über die Zerlegbarkeit und über den nach der Zerlegung erforderlichen Raum zum Nachtheile der Eisenbahn nicht allein in die Hände der Militärverwaltung gelegt werden kann, wie dies bei jener Interpretation der Fall sein würde.

Wenn schliesslich Kläger behauptet, dass es absolut zerlegbare Militärfahrzeuge überhaupt nicht gebe und dass bei einer anderen als seiner Interpretation die fragliche Stipulation inhalts- und werthlos sei, so kann die thatsächliche Richtigkeit dieser Behauptung dahin gestellt bleiben, eine zwingende Nothwendigkeit für die Auslegung resultirt aus denselben nicht; im Gegentheile würde gemäss der §§ 266—268 Titel 5 Theil I Allgemeinen Landrechts die Entscheidung gegen die klägerische Auslegung erfolgen müssen.

Die Berufung ist aus allen diesen Gründen verworfen und es sind, gemäss § 87 Civilprocessordnung, dem Berufungskläger die Kosten des Rechtsmittels zur Last gelegt.

Literatur.

Die Feldabahn, schmalspurige Secundärbahn im Grossherzogthum Sachsen-Weimar. Herausgegeben von der Locomotivfabrik Krauss & Co., München-Linz a/D., Erbauer und Betriebspächter der Feldabahn. Mit 8 Tafeln Zeichnungen. München, Theodor Ackermann, Königl. Hofbuchhändler. 1882.

Die von der Station Salzungen der Werrabahn abzweigende, im Ganzen 44 km lange schmalspurige „Feldabahn“, welche in das zum Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach gehörige, am Nordabhange der Rhön sich hinziehende sogenannte „Eisenacher Oberland“ einerseits nach Vacha, andererseits am Feldaflusse entlang nach Kalten-Nordheim führt, ist bereits der Gegenstand mehrfacher Publicationen gewesen. Alle diese Publicationen beschränken sich indess mehr oder minder auf allgemeine Beschreibungen der, wie wohl allgemein anerkannt, den örtlichen

und den Verkehrsverhältnissen in bester Weise angepassten eigenthümlichen Bahnanlage, oder es geben diese Publicationen nur einzelne, für den speciellen Zweck derselben gerade interessirende Details. In der vorliegenden, von der besonders durch ihre Locomotivconstructionen für Secundärbahnen und Tramways auch über die Grenzen Deutschlands hinaus rühmlichst bekannten Firma Krauss & Co. in München, welche den Bau der Feldabahn in Generalentreprise ausgeführt und den Betrieb derselben bis zum Jahre 1891 pachtweise übernommen hat, veröffentlichten Schrift findet sich dagegen eine ausführliche specielle Beschreibung der ganzen Bahnanlage sowohl, wie auch der Einrichtung des Betriebs. Der Schrift sind 8 Tafeln mit Zeichnungen beigegeben, welche die Situation und das Längenprofil der Bahn, die wichtigsten grösseren Kunstbauten und die Normalien zu den kleineren Bauwerken, den Oberbau, die Bahnhofsanlagen, die Hochbauten, sowie die Locomotiven und Wagen der Feldabahn darstellen. Die Schrift enthält in klarer sachgemässer Darstellung eine Reihe von Mittheilungen, welche bei dem von der Localbahnfrage gegenwärtig in Anspruch genommenen Interesse von grossem Werthe sind, so dass eine möglichst weite Verbreitung der Schrift im Interesse der Sache zu wünschen ist. Wir beschränken uns darauf, hier nur einige Mittheilungen, welche von besonderem Interesse sein dürften, zu erwähnen.

Die Benutzung der Strassen zu Eisenbahnanlagen ist ein zur Zeit vielfach in Frage stehender Gegenstand. Bei der Feldabahn liegen 26,2 km auf vorhandenen Strassen, 17,9 km auf besonderem Bahnkörper. Wie in der vorliegenden Schrift im Speciellen nachgewiesen, kostet der Kilometer Strassenbahn 17 000 ℳ, der Kilometer Bahn auf eigenem Planum dagegen 32 100 ℳ. Die Ersparniss bei Benutzung der Strasse gegenüber der Anlage auf besonderem Bahnkörper beträgt bei der Feldabahn also 47 pCt.

Für den Oberbau wurde eine 130 mm hohe, 21,5 kg pro laufenden Meter schwere Hartwichschiene gewählt. Die Bauunternehmung beabsichtigte diese Schiene ohne Anwendung von Schwellen zu verlegen, auf Verlangen der Grossherzoglichen Regierung mussten jedoch eichene Schwellen unter den Stössen zur Anwendung kommen. Diese Schwellen an den Stössen haben sich sehr schlecht bewährt. Bei Frost blähte sich die feuchte Erde auf und hob das Geleis; als Thauwetter eintrat, erweichte zunächst die direct unter dem Schienenfusse liegende Erdschicht, während die Schwelle noch im gefrornen Boden lag. Die Folge war, dass sich die Schiene in der Mitte durchbog und hier Unterstopfen nöthig machte. Thaute dann der Boden unter der Schwelle auch auf, so lag der Stoss wieder hohl und wurden so sehr bedeutende Unterhaltungsarbeiten verursacht.

Für den auf besonderem Bahnkörper verlegten Oberbau wurde dieselbe Schiene auf hölzernen Querschwellen verlegt. Nach den bei der Feldabahn gemachten Erfahrungen wird in der vorliegenden Schrift im Interesse einer Ersparniss bei den Anlagekosten einer Bahn mit gemischtem Planum die Verwendung von zweierlei Schienenprofilen empfohlen.

Die Ueberhöhungen und Geleiserweiterungen übersteigen auch in den strengsten Curven (58 m Radius) nicht 10—20 mm. In diesen Curven waren zuerst Ueberhöhungen bis zu 100 mm und Erweiterungen bis zu 30 mm in Anwendung gekommen, ein Umstand, welcher als die Ursache mehrfacher in der ersten Zeit des Betriebes vorgekommener Entgleisungen erkannt wurde. Nach Reduction der starken Ueberhöhungen und Erweiterungen ist keine Entgleisung mehr vorgekommen.

Der Kopf der bei der Feldabahn zur Anwendung gekommenen Schiene ist nicht wie gewöhnlich symmetrisch, sondern unsymmetrisch geformt. Der Zweck dieser von der gebräuchlichen abweichenden Gestaltung liegt in dem Bestreben, dem Rade eine möglichst grosse Auflagerfläche zu bieten, um dadurch den Druck desselben auf die Flächeneinheit auf ein Minimum zu bringen und so den Vortheil einer möglichst geringen Abnutzung zu erzielen. Dieser Zweck soll nach den bis jetzt bei der Feldabahn gemachten Erfahrungen thatsächlich auch erreicht sein.

Schon diese wenigen vorstehend gemachten Mittheilungen aus dem reichen Inhalte der vorliegenden Schrift dürften genügen, um den oben ausgesprochenen Wunsch für eine möglichste Verbreitung derselben zu rechtfertigen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Februar l. J. tritt an Stelle des Ausnahmetarifs vom 1. Mai 1881 für die directe Beförderung von Steinkohlen, Coaks, Briquets und von Roheisen zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits und den Stationen der Vorarlberger Bahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Für Sendungen nach Lindau und Bregenz kommen die Frachtsätze des Tarifs vom 1. Januar 1882 für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits und Friedrichshafen, Lindau und Bregenz andererseits in Betracht.

Exemplare des Tarifs sind bei der Güterexpedition in Mannheim zu erhalten. Karlsruhe, den 14. Januar 1882. General-Direction. (183)

Mit dem 1. März 1882 treten an Stelle der bestehenden Tarifhefte II, IIIa und IIIb zum **Belgisch-Südwestdeutschen Tarif** vom 1. März 1879, enthaltend directe Tarifsätze für den Transit- und den localen Verkehr zwischen Belgischen Stationen einer- und Basel sowie Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen andererseits, neue Tarifhefte mit der gleichen Bezeichnung in Kraft. Die neuen Frachtsätze sind theils höher, theils niedriger als die bestehenden. Eine Beschränkung des directen Verkehrs tritt gegenüber dem jetzigen Zustande nicht ein, nur kommt in einigen Fällen, wo zwei Routen für gewisse Relationen gegenwärtig bestehen, die eine Route in Fortfall.

Ferner wird der directe Tarif vom 1. Februar 1878 für Steinkohlen und Kokes zwischen Belgischen Stationen und Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen vom 1. März 1882 ab durch einen neuen Tarif, welcher ermässigte Frachtsätze enthält, ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbureau in Strassburg. Strassburg, den 15. Januar 1882. Kaiserliche General-direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (184)

Am 15. d. Mts. tritt zum Ausnahmetarif vom 1. August 1881 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im **Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Güterverkehr** der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neue und ermässigte Frachtsätze sowie anderweite Bezeichnung für verschiedene Stationen der Belgischen Staatseisenbahnen. Preis 10 ₰. Köln, 15. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (188)

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. gelangt ein provisorischer Ausnahmetarif für den Transport von

Borstenvieh

bei Bezahlung der Fracht pro verwendeten vierrädrigen Etagewagen von

Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft

nach Stationen der

Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifs können bei der gefertigten Verwaltung und bei der Betriebsdirection in Steyr zum Preise von 5 kr. pro Exemplar bezogen werden. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (189)

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Mit dem 16. März d. J. treten im Verkehr unserer Station Ebersdorf mit einigen Stationen der Buschtěhrader Bahn geringe Erhöhungen in den Frachtsätzen ein; weiter kommt mit dem bezeichneten Tage der directe Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen der Werrabahn und einigen für den Kohlenverkehr unbedeutenden Stationen der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn zur Aufhebung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbureau hier. Meiningen, den 16. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (190)

Hessische Ludwigsbahn. Die im Belgisch-Südwestdeutchen Tarifheft Xa vom 1. Juni 1881 Seite 30 enthaltenen Ausnahmetarifsätze für unsere Stationen Mannheim u. Mannheim-Neckarvorstadt erlöschen am 1. März d. J. und werden durch theilweise erhöhte Frachten, über welche unser Tarifbureau vom 22. d. M. ab Auskunft ertheilt, ersetzt.

Am gleichen Tage erlöschen auch die aus dem Belgisch-Hessischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 seither noch beibehaltenen billigeren Frachten für unsere beiden Stationen Mannheim. Mainz, den 17. Januar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (191)

Die mit 20. Januar cr. laut Nachtrag I zum Gütertarif zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau vom 1. October 1881 zur Einführung kommenden Ausnahmesätze für Getreide und Mühlenfabrikate nach Berlin, Schlesischer Bahnhof, finden vom gedachten Tage ab auch auf Berlin, Berlin-Görlitzer Bahnhof, im Posen-Schlesisch-Märkischen Verkehr Anwendung.

Auskunft ertheilen die Verbandverwaltungen. Breslau, den 16. Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (195)

Der Frachtsatz der Classe B für den Verkehr Hamburg-Chemnitz von 3,19 ℳ pro 100 kg ist auf 3,18 ℳ pro 100 kg ermässigt worden. Dresden, den 17. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (199)

(Fortsetzung d. offiz. Anz. S. 91.)

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro December. 1881.

Diese Notizen können nicht selbstständig, sondern nur als Beilage der Zeitung bezogen werden.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen †), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Holsteinische Marschbahn, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer. Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Breslau-Warschauer, Crefelder, Holsteinische Marschbahn, Lübeck-Büchener, Mecklenburgische Friedrich-Franz, Posen-Creuzburger, Saal-, Weimar-Geraer, Württembergische, Böhmische West-, Erzherzog Albrecht-, Kaiser Ferdinands-Nord-, Kaschau-Oderberger, Pilsen-Priesener, Raab-Oedenburg-Ebenfurter und Vorarlberger Bahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(308) **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Inkrafttreten anderweiter Bestimmungen über Zollabfertigungsgebühren für die Station Halbstadt an Stelle der im Nachtrage XV enthaltenen, sowie Ausserkrafttreten der in demselben Nachtrage enthaltenen Bestimmungen wegen der Zollabfertigungsgebühren im Verkehr mit Halbstadt transito am 1/12. cr.

(709) Ausserkrafttreten der Beschränkungen der Fristen für Be- und Entladung der bedeckten wie der offenen Wagen am 15/12. cr.

| **Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.** Tarif vom 1/10. 77 Nachtrag IX zum Heft II und Nachtrag III zum Kilometerzeiger, sowie ein neuer Anhang zum Heft II vom 1. bezw. 15/11. 81. Entfernungs- etc. Aenderungen in Folge der am 1/11. 81 stattgefundenen Eröffnung der Strecken Buchsweiler-Schweighausen und Saaralben-Château-Salins. Gratis.

| (189) **Hessische Ludwigsbahn.** Localgütertarif Theil II, Besondere Bestimmungen. Gültig vom 1/1. 81.

(2300) **Märkisch-Posener Eisenbahn.** Am 10/12. cr. ist unsere Zweigbahn mit Secundärbetrieb Opalenitza-Grätz mit der Endstation Grätz dem Betriebe übergeben und die Station Grätz, Regierungs-Bezirk Posen, für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr sowie für den Privatdepeschenverkehr eröffnet worden.

Die Tarife sind bei unserem Verkehrsbureau hierselbst, sowie bei allen unseren Stationen käuflich zu haben und wird von genannten Dienststellen auf Anfrage über Tarife und Fahrpläne Auskunft ertheilt.

(636) Anstatt 40 werden vom 1/12. 81 ab 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung zugelassen.

Oberschlesische Eisenbahn. Tarif vom 1/10. 81. Nachtrag I gültig vom 1/12. 81 enthaltend:

1. Gebühren für die zoll- bezw. steueramtliche Abfertigung im Verkehr mit Oesterreich, Ungarn, Polen und Russland.

2. Ausnahmefrachtsätze für Steine rohe im Verkehr mit den Haltestellen Guradzeweiche und Ottmathweiche.

3. Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen ab Hansdorf.

4. Erhebung der Haltestelle Kattern zur Station.

5. Verzeichniss derjenigen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn, welche zur Annahme und Auslieferung der in der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements unter No. 1 bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) geeignet sind.

6. Berichtigungen von Druckfehlern u. s. w. im Haupttarife. Preis 0,10 ℳ.

(576) **Königliche Eisenbahn-Direction Berlin.** Nachtrag I zum Tarif vom 1/8. 81.

(580) **Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg.** a) Mit dem 1/12. cr. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif in Kraft, derselbe enthält:

1. Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Zollabfertigungsgebührentarif für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.
3. Güterabfertigung auf den bisherigen Haltestellen.
4. Berichtigungen.
5. Ausnahmetarife.

(581) b) Mit dem 1/12. cr. tritt der Nachtrag II zum Anhang zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ausnahmetarif für Getreide etc. Memel-Frankfurt a/O. und Memel-Thorn.

2. Ausnahmetarif für Eisenbahnschienen- und Bandagen-Transporte zwischen Illowo und Mlawa einer- und Danzig und Neufahrwasser andererseits.

3. Ausnahmetarif für Pflastersteintransporte von Danzig und Neufahrwasser nach Mlawa tr.

4. Neue Frachtsätze zwischen Dt. Eylau u. Königsberg i/Pr.

5. Neue Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II zwischen Tilsit (T. I. E.) und Stationen des diesseitigen Directionsbezirks.

c) Nach der Verfügung vom 13/12. 81 werden in der Zeit vom 15. bis 31/12. 81 die Arbeitszüge auf der Neubaustrecke

Thorn-Ostazewo-Culmsee auch diverse Güter in Wagenladungen befördern (nicht publicirt).

(640) **Thüringische Eisenbahn.** Nachtrag XXV zum Gütertarif vom 1/11. 77, gültig vom 1/12. 81 bezw. 16/1. 82 ab, enthaltend Ergänzung der Specialbetimmungen zum Betriebsreglement, erhöhte Frachtsätze für die Gotha-Ohrdrufer Bahn und für Crossen trans., Transitsätze für die Station Ilmenau und Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Ungarische Staatsbahnen. Nachtrag I zum Tarife Theil II enthält Tarifsätze für die neu eröffnete Linie Sissek-Doberlin. Gültig vom Tage der Eröffnung.

Holländische Eisenbahn. Nachtrag VIII vom 1/12. 81 zum Eil- und Frachtgüter-Tarif vom 1/6. 77.

II.

(395) **Bergisch-Märkisch-Niederländischer** Verbands-Gütertarif via Venlo vom 1/1. 81 und Tarif für die Beförderung von Leichen etc. vom 15/5. 81. Bergisch-Märkisch-Niederländischer Rheinbahnverkehr via Emmerich vom 7/1. 81. Bergisch-Märkisch-Holländischer Verkehr via Winterswyk vom 10/7. 80.

Aufnahme der Station Unterbarmen und ermässigte Sätze für Rotterdam und Utrecht. (Elberfeld.)

(722) **Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband.** Nachtrag VI zu dem vom 1/7. 80 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren gültig vom 16/12. 81, enthaltend Berichtigungen des Nachtrags III, IV und V. (Berlin-Anhalt.)

(590) **Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag I zum Tarif vom 1/11. 81, gültig vom 1/12. 81, enthaltend Aufnahme der Station Grenaa in den Verband. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Französischer Verkehr. Einführung eines Eilguttarifes, giltig ab 15/12. 81. (Oesterr. Nordwestb.)

(610) **Deutsch-Russischer Verband.** Mit dem 15/12. 81 tritt der 1. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Lumpen in Kraft. (Bromberg.)

(408) **Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag XI vom 1/12. 81 zum Verbandsgütertarif vom 1/1. 80 enthält:

1. Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 2a für Transporte von gedörrten Pflaumen und Pflaumenmus, welche Deutschland transitiren.
2. Anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 8a und 8b für Holztransporte.
3. Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs No. 8a und 8b für Holztransporte.
4. Aufhebung des Ausnahmetarifs No. 12 für lebende Thiere.
5. Ausnahmetarif No. 18 für Wein in Fässern zum Export. Gratis. (Berlin-Hamburg.)

(742) **Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag 22 vom 15/12. 81 zum Gütertarife vom 1/10. 78 enthält:

1. Seehafen-Ausnahmetarif.
2. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Lichtenfels.
3. Frachtsätze für die in den Verband aufgenommene Station Treuchtlingen der Bayerischen Staatsbahn.
4. Bestimmung wegen Aufhebung des Hamburg-Lübeck-Bayerischen Tarifs vom 1/5. 73. (0,10 *M*. Berlin-Hamburg.)

Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr. 1. Nachtrag zu dem ab 1/11. 81 gültigen Seehafen-Ausnahmetarif.

Derselbe enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für verschiedene Stationen und ist ab 10/12. 81 bezw. 1/1. 82 gültig. (Frankfurt a/M.)

(657) **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer Eisenbahnverband.** Nachtrag V vom 15/12. 81 zum Gütertarif Theil II vom 15/5. 80, enthaltend Classificationsänderungen.

Nachtrag VI vom 15/12. 81 zu Theil III desselben Gütertarifs, enthaltend Classificationsänderungen. (Sächs. Staatsb.)

(657) **Hannover-Magdeburg-Ungarischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag VI vom 15/12. 81 zum Gütertarif Theil II vom 15/5. 81 enthaltend Classificationsänderungen. (Sächs. Staatsb.)

(609) **Hanseatisch-Preussischer Verband.** 1. Vom 1/12. 81 treten für die Beförderung von Traubenzucker, Stärke etc. von Wangerin einerseits nach westlichen Hafenstationen andererseits ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

2. Nach der Verfügung vom 12/12. 81 ist der Satz von 1,45 *M*. für Traubenzucker von Wangerin nach Hamburg auch für die Relation Wangerin-Harburg in Anwendung zu bringen. (Nicht publicirt.) (Bromberg.)

(190) **Hessisch-Pfälzischer Verkehr.** Gütertarif Theil II. Besondere Bestimmungen und Tarifsätze. Gültig vom 1/10. 81. (Hess. Ludw. E.)

(482) **Hessisch-Pfälzischer Tarif** vom 1/10. 81. Nachtrag I. Gültig vom 10/11. 81. (Hess. Ludw. E.)

(539) **Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.** Nachtrag IV zu Heft No. 1 vom 1/1. 81, gültig vom 1/12. 81 bezw. 1/1. 82 ab, enthaltend Berichtigungen, Erhöhung der Frachtsätze für Georgenthal und Ohrdruf, Einführung neuer Frachtsätze für Sömmerda und Ilberstedt, sowie für Frankfurt a/M. Ostbhf. mit Cöpenick, Erkner, Fürstenwalde und Sommerfeld.

(683) Nachtrag X zu Heft No. 1, gültig vom 15/12. 81 ab, enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen Gr. Rudestedt, Heldrungen und Stotternheim, sowie Berichtigung zu Nachtrag IX.

(539) Nachtrag VII zu Heft No. 4 vom 1/1. 81, gültig vom 1/12. 81 bezw. 1/1. 82 ab, enthaltend Aufhebung der Tarifsätze für Nordhausen N. E. B., Erhöhung der Frachtsätze für Georgenthal und Ohrdruf der Thüring. Bahn und Einführung neuer Frachtsätze für Ilberstedt.

(717 u. 690) Nachtrag VII zu Heft No. 5 vom 1/1. 81, giltig vom 1/12. 81 bezw. 1/1. 82 ab, enthaltend Verlängerung der Giltigkeit der Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. im Verkehr mit Berlin etc., Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus im Verkehr mit Nordhausen N. E. B., Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Sprit und Spiritus im Verkehr mit Görlitz B. G. B., Appenweier, Durlach, Riegel, Steinbach Bad. B., Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Salz im Verkehr mit Offenau Bad. B., Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Hanf im Verkehr mit Königsberg i/Pr. (Thüring.)

Nassau-Badischer Verkehr. Nachtrag zu dem ab 1/11. 81 gültigen Gütertarif, enthaltend:

Frachtsätze für einige Badische Stationen der Linie Heidelberg-Würzburg resp. Mergentheim, sowie Aufhebung von Sätzen. Gültig ab 1/1. 82. (Frankfurt a/M.)

Niederländisch-Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Nachtrag 5 vom 5/12. 81 zum Vieh- etc. Tarife, enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvosschriften. Preis 0,10 *M*. (Braunschweig.)

(502) **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.** VI. Nachtrag vom 1/12. 81 zum Gütertarif Theil II vom 1/1. 80, enthaltend:

1. Aufnahme der Station Zütphen (Holländ. B.).
2. Einreihung der Artikel „Aepfel und Birnen, getrocknet“, in den Ausnahmetarif 2a.
3. Aenderung des Titelblattes des Ausnahmetarifs 6.
4. Aufhebung des Ausnahmetarifs 11.
5. Druckfehlerberichtigungen.

VII. Nachtrag vom 1/12. 81 zu demselben Gütertarif Theil III enthaltend:

1. Aufnahme der Station Zütphen (Holl. B.), sowie der Station Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof (Ung. Stb.)
2. Einreihung der Artikel „Aepfel und Birnen, getrocknet“ in den Ausnahmetarif 2a.
3. Aenderung des Titelblattes des Ausnahmetarifs 6.
4. Aufnahme der Station Cziffer der Ungarischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 7a und 7b für Getreide etc.
5. Ergänzung des Kilameterzeigers.
6. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

(641) **Niedersächsisch-Ostdeutscher Verbandtarif.** Mit dem 1/12. 81 tritt ein Anhang zum Tarif in Kraft, welcher ermässigte Ausnahmesätze für Holz, Europ., im Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn enthält. (Bromberg.)

(594) **Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Eisenbahnverband.** Neuer Verbandsgütertarif, gültig v. 1/12. 81 ab, enthaltend Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Thüringischen, Weimar-Geraer, Saal-, Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut, Sächsisch-Thüringischen Ostwest-, Werra- und Friedrichrodaer Bahn einerseits und Stationen der Altona-Kieler, Holsteinischen Marsch-, Westholsteinischen, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Hamburger, Halberstadt-Blankenburger, Braunschweigischen, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Oldenburgischen Staats-, Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn, sowie Stationen der Königlichen Eisenbahndirectionsbezirke Berlin, Elberfeld, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg andererseits.

Aufgehoben werden hierdurch:

a) Theil II des Nord-Ostsee-Hannover-Thüring. Verbandstarifs v. 1|12. 77, besondere Bestimmungen, sowie die Tarifhefte 1 bis 10 nebst Nachträgen, ausgenommen für den Verkehr der Stationen Diepholz, Hemelingen, Lemförde und Rheine des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

b) Die für die bezüglichen Relationen im Stettin-Berlin-Thüringischen Verbandstarif v. 1|1. 80 nebst Nachträgen enthaltenen Tarifsätze.

c) Die für die bezüglichen Relationen im Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbandstarif v. 1/6. 78 nebst Nachträgen bezw. im Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbandstarife vom 15/6. 78 nebst Nachträgen enthaltenen Sätze. (Thüring.)

Ostdeutsch-Niederländischer Verband.

(566) Nachtrag 1 v. 1|12. 81 zum Vieh- etc. Tarife v. 1|3. 81. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie des Kilometerzeigers und der Stationstariftabellen. (Hannover.)

(469) **Ostdeutsch-Oesterreichischer bezw. Ostdeutsch-Ungarischer Verbandstarif** v. 1/1. 80.

Die Bestimmung auf Seite 43 des Theil I der obenbe-

zeichneten Verbandstarife sub 4 b 1 a erhält mit Gültigkeit vom 1/12. 81 folgenden Wortlaut:

Bei Aufgabe als Stückgut und Verladung in bedeckt gebauten Wagen unterliegen: a) Zusammengesetzte Maschinen und Geräthe, welche ganz oder überwiegend aus Metall bestehen, sowie einzelne Maschinenbestandtheile, als Schwungräder, Gewichte, Räder, Deichseln u. s. w. der einfachen Stückgutclasse, und zwar zusammengesetzte Maschinen und Geräthe der Stückgutclasse I, Maschinentheile der Stückgutclasse II. (Oberschl. E.)

(664) **Ostdeutsch-Rheinischer Verband.**

Mit dem 1/12. tritt der Nachtrag VII zum Tarif in Kraft, derselbe enthält ausser früher publicirten Tarifänderungen neue Ausnahmetarife für Lumpen ab Königsberg, sowie ermässigte Ausnahmesätze für Holz II. (Bromberg.)

(754) **Ostdeutsch-Ungarischer Verbandsgütertarif** v. 1/1. 80. Theil II A. Classentarif, B. Getreidetarif.

Nach Eröffnung der Station Budapest, Communallagerhäuser findet im obenbezeichneten Verbandsverkehre fortan die directe Abfertigung von Gütern von und nach dieser Station unter Anwendung der für den Verkehr mit Budapest-Entrepôt bezw. Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof bestehenden directen Sätze statt. Nur feuergefährliche, explodirbare, leicht verderbliche und nach § 48 des Betriebsreglements nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände sind von der directen Beförderung nach den Communallagerhäusern ausgeschlossen.

Ueber die für gewisse Artikel in einzelnen Relationen zulässige Reexpedition in den Budapester Lagerhäusern giebt die Direction der K. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest Auskunft, auch sind bei genannter Verwaltung die Reexpeditionstabellen zu beziehen. (Oberschles. E.)

(477) **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischer** Verbandsgütertarif v. 15/7. 78.

Am 15/11. 81 tritt der Nachtrag VIII zum Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbandsgütertarif in Kraft.

(522) Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 15/5. 80.

Am 20/11. 81 tritt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verband in Kraft. (Elberf.)

(240) **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.** Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn anderseits. Theil II. Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr, gültig v. 1/1. 81.

a) Heft I Nachtrag I
b) „ II „ II
c) „ III „ II
d) „ IV „ II
} gültig v. 15/12. 81.

(Hess. Ludw.-E.)

Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verbands-Gütertarif v. 15/6. 78 und Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen etc. v. 1/1. 80.

(368) Vom 15/12. 81 ab tritt eine Erhöhung der Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Georgenthal und Ohrdruf der Thüringischen Eisenbahn ein.

(478) Am 15/11. 81 tritt der Nachtrag VI zum Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbands-Gütertarif in Kraft.

(430) Am 20/12. 81 werden die Frachtsätze für Steinkohlen etc. nach den Stationen Georgenthal und Ohrdruf im Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verkehr um 0,01 *M.* pro 100 kg erhöht. (Elberfeld.)

(656) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr.**

Neunter Nachtrag zum Tarifhefte 1 Theil II — giltig vom 20/12. 81 — enthält Aufnahme weiterer Sächsischer Stationen. (Galiz. Karl-Ludw. E.)

(657) **Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.**

Nachtrag IV v. 15/12. 81 zum Gütertarif Theil I v. 1/1. 78, enthaltend: Classificationsänderungen. (Sächs. Staatsb.)

(519) **Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr** via Lindau-Romanshorn. Nachtrag II v. 1/12. 81 zum Gütertarife v. 1/1. 81, enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification, welche an Stelle der seither bestandenen Vorschriften (Seite 5—26 des Tarifs) treten. (Sächs. Staatsb.)

(560) **Schlesisch-Rheinischer Verband.** Nachtrag 1 v. 1/12. 81 zum Vieh- etc. Tarife v. 1/9. 80.

Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften. Berichtigungen. (Hannover.)

(628) **Schlesisch-Sächsischer Verbands-Güter- etc. Tarif** v. 1/2. 78. Nachtrag XIII. (Kgl. Eisenbahndir. Berlin.)

Staatsbahnverkehr. Gütertarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Königlichen Eisenbahndirectionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.), desgl. Köln (rechtsrh.), desgl. Elberfeld, desgl. Hannover, desgl. Magdeburg, sämmtlich mit Güitigkeit v. 1/2. 82. (Frankfurt a/M.)

(584) **Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.**

Nachtrag III v. 1/12. 81 zum Gütertarife v. 1/1. 81, enthaltend: 1. Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 57 des Betriebsreglements. 2 Tarif für Fleischsendungen von Ingolstadt (C. B.) nach Berlin via Hof. 3. Einbeziehung der Stationen Berlin (Potsd. Bhf.), Raguhn der Berlin-Anhaltischen Bahn und Wörth a/M. der Bayerischen Staatsbahn. 4. Anderweite Tarifsätze für die Bayerischen Stationen Ansbach, Ebelsbach, Hassfurt, Heidingsfeld, Kissingen, Kitzingen, Marktbreit, Neustadt a. d. Aisch, Oberndorf-Schweinfurt, Ochsenfurt, Rothenburg a/T., Schonungen, Windsheim, Würzburg. (Sächs. Staatsb.)

(585) **Stettin-Berlin-Württembergischer Verband** via Hof. Nachtrag X v. 1/12. 81 zum Gütertarife v. 1/9. 78, enthaltend: Aufhebung der Lieferfristzuschläge für Ueberführung in Berlin und Einbeziehung der Station Berlin (Potsd. Bhf.) (Sächs. Staatsb.)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Elsass-Lothringen. Tarife v. 1/11. 79, 1/1. und 1/10. 80. Theil III Tarifheft I (Getreide). Für Station Brüsau-Brümlitz der Oesterreichischen Staatsbahn sind auf Seite 491 die Schnittfrachtsätze von oder bis Schnittpunkt 196 km Brüsau-Brümlitz pro 100 kg a) für Getreide mit 1,07 *M.*, b) für Säcke mit 1,07 *M.* nachzutragen. (Elsass-Lothringen.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarif v. 1/10. 81.

Der II. und III. Nachtrag zum Heft I, der II. Nachtrag zum Heft II, der I. Nachtrag zum Heft III und IV und der II. Nachtrag zum Heft V v. 1. bezw. 15/11. 81. Gratis. (Els.-Lothr.)

(704) **Verband Thüringischer Eisenbahnen.** Nachtrag XVII zum Verbandsgütertarif v. 1/9. 78, giltig v. 16/12. 81 bezw. v. 1/2. 82 ab, enthaltend erhöhte Frachtsätze für die Gotha-Ohrdrufer Bahn, Einführung theilweise ermässigter Entfernungen und Frachtsätze für die Station Ilmenau, Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

(704) Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/3. 80, giltig vom 16/12. 81 ab, enthaltend Ergänzung der Tarifvorschriften und Druckfehlerberichtigungen. (Thüring.)

(567) **Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.** Nachtrag V v. 10/12. 81 zum Gütertarife, Theil II, vom 1/4. 80, enthaltend: I. Ergänzung des Vorworts. II. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 a. III. Abänderung der Stationsbezeichnung Aussig der Oesterreichischen Nordwestbahn. IV. Aufnahme der Station Rossitz der Oesterreichischen Nordwestbahn. V. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Nachtrag VI v. 15/12. 81 zu demselben Gütertarife, enthaltend: Classificationsänderungen.

Nachtrag III v. 10/12. 81 zum Gütertarife, Theil III, v. 1/4. 80, enthaltend: I. Ergänzung des Vorworts. II. Neue Frachtsätze. III. Aenderung der Stationsbezeichnung Kaschitz-Schönhof. IV. Ergänzung des Kilometerzeigers.

(657) Nachtrag IV v. 15/12 81 zu demselben Gütertarife, enthaltend: Classificationsänderungen. (Sächs. Staatsb.)

(657) **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Verband.**

Nachtrag V v. 15/12. 81 zum Gütertarife, Theil II, v. 1/1. 80 enthaltend: Classificationsänderungen. (Sächs. Staatsb.)

Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft 2, Tarif für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern im gegenseitigen Verkehre einiger Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen und der Ungarischen Nordostbahn; giltig v. 1/12. 81. (Ung. Staatsb.)

(697) **West- und Nordwestdeutscher Verband.** Nachtrag 26 v 10/12. 81 zum Seehafenausnahmetarife v. 1/6. 79. Berichtigungen zum 25. Nachtrag. (Hannover.)

III. A. 1.

(665) **Staatsbahnverkehr zwischen den Directionsbezirken Berlin und Bromberg.** 1. Mit dem 1/12. 81 gelangen zur Einführung:

a) Ermässigte Sätze für Holz II im Verkehr zwischen Stettin einer- und mehreren diesseitigen Stationen andererseits.

b) Ausnahmesätze für Getreide zwischen Cöpenick und mehreren diesseitigen Stationen.

(700) Laut Verfügung vom 7/12. 81 gelangt für den Verkehr zwischen Lauenburg i/P. und Halle der Satz von 1,76 *M.* für Holz II zur Einführung. (Bromberg.)

(636) **Märkisch-Posener Bahn einerseits und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen und Halle-Sorau-Gubener Bahn andererseits.** Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Anstatt 40 werden vom 1/12. 81 ab 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung zugelassen. (Märkisch-Posen.)

Märkisch-Posen und Posen-Creuzburger Eisenbahn. Anstatt 40 werden vom 1/12. 81 ab 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung zugelassen.

(261) Am 1/12. 81 ist ein Nachtrag VI in Kraft getreten, welcher anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Oberschlesische Steinkohle von Station Posen P. C. nach Stationen der Märkisch-Posener Bahn, sowie Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement enthält.

(383) Am 15/12. 81 sind die directen Tarifsätze zwischen Creuzburg, Pitschen, Lenka und Kempen der Posen-Creuzburger

Bahn einerseits und Guben M. P. loco und transito andererseits ausser Kraft getreten. (Märkisch-Posen.)

(470) **Rechte-Oderufer Eisenbahn und Stationen der Bahnstrecke Gnesen-Thorn-Bromberg der O. S. E. via Oels-Militsch-Gnesen.** Tarif vom 1/12. 81. Unter Aufhebung des Tarifs vom 10/9. 78 nebst den zugehörigen Nachträgen I und II. Preis 0,10 ℳ. (Oberschles. E.)

III. A. 2.

(689) **Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits.** Nachtrag I v. 15/12. 81 zum Tarife v. 15/7. 81 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und Tarifvorschriften. (Preis 0,10 ℳ) (Köln r.)

(204) **Rheinische-Köln-Mindener und Bergisch-Märkische Eisenbahn** einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigseisenbahn anderseits. Tarif v. 1/1. 81. 1. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. (Hess. Ludw.-E.)

III. A. 3.

Hessische Ludwigs- und Bayerische Staatseisenbahn. 6. Nachtrag zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den Güterverkehr zwischen Bayerischen und Hessischen Stationen v. 1/7. 78. Giltig v. 15/11. 81.

Main-Neckarbahn und Grossherzoglich Badische Staatsbahn einerseits und Stationen des Bodensees anderseits. Tarif für den directen Güterverkehr, giltig v. 1/12. 81. (Preis 0,50 ℳ) (Bad.)

(203) **Mannheim, Station der Hessischen Ludwigsbahn, sowie Ludwigshafen, Station der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits** via Aschaffenburg. Uebernahmetarif für den Güterverkehr, giltig v. 1/10. 81. (Hess. Ludw.-E.)

III. C. 2.

Kaiserin Elisabethbahn, Kaiser Franz-Josefbahn einerseits und Gustavsburg anderseits. Nachtrag II zum Uebernahmetarif No. 2 für den Güterverkehr, giltig ab 1/10. 81, jeweils für die Dauer der Rheinschifffahrt. (Hess. Ludw.-E.)

III. D.

(292) **Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn einerseits und sämmtliche Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen anderseits.** Tarif für die Beförderung von Gütern. Theil II, enthaltend:

1. Besondere Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie zu den allgemeinen Tarifvorschriften und zu der Güterclassification.
2. Die Frachttariftabellen.

Giltig v. 1/12. 81. (Preis 20 ₰.) (Bad.)

Belgische Stationen - Schweizerische Stationen. Tarif v. 1/6. 81. Heft IV, am 15/11. 81 eingeführt, enthält Frachtsätze für Verkehr zwischen Belgischen Seehäfen (incl. Perneuzen) und Stationen der vereinigten Schweizerbahnen. (0,40 ℳ) (Els.-Lothr.)

IV.

(470) **Blei, Zink, Eisen, Stahl etc.** Tarif für die directe Beförderung von Blei, Zink etc., Eisen und Stahl, sowie von Gütern des Specialtarifs III in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief im Verkehr zwischen Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn und den Stationen der Strecke Rokietnice-Stargard der Oberschlesischen Eisenbahn

a) via Oels-Gnesen-Posen,
b) via Ostrowo-Posen, giltig v. 1/12. 81.

Unter Aufhebung des Tarifs v. 1/10. 77 nebst Nachtrag I. (Preis 0,10 ℳ) (Oberschles. E.)

(693) **Eisen.** Für Eisen des Specialtarifs II in Sendungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen sind am 15/12. 81 im Verkehr von Rybnick, Czernitz, Nendza und Hammer nach Berlin N. M. und B. G. sowie Cöpenick, Friedrichshagen, Erkner bezw. Fürstenwalde ermässigte Frachtsätze in Höhe von 1,67 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten. (Oberschles. E.)

(508) **Getreide.** Ausnahmetarif zwischen Stationen der Nordbahn und Karl-Ludwigbahn und Danzig. Giltig v. 1/12. 81. (Galiz. K.-L. E.)

(747) **Getreide.** Schweizerisch und Vorarlbergisch-Rumänischer Getreideverkehr via Verciorova-Simbach-Lindau.

Die im Tarif für obigen Verkehr v. 1/1. 81 und im I. Nachtrag hierzu v. 15/4. 81 enthaltenen Frachtsätze für die Schweizerischen Stationen Basel und Schaffhausen finden mit Wirkung v. 16/12. 81 auf die gleichnamigen Badischen Stationen Anwendung. (Preis 10 ₰.) (Bad.)

(243) **Holz.** Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holztarif v. 1/2. 79.

Mit dem 1/12. 81 sind die in den Tarifheften II, III und IV des genannten Tarifs enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B (für Eisenbahnschwellen und Grubenholz) ausser Kraft getreten. (Oberschles. E.)

(130) **Kokes** in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Bingen, Gernsheim, Gustavsburg und Mainz der Hessischen Ludwigsbahn nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Niederösterreichischen Staatseisenbahnen und der Kronprinz Rudolfbahn via Aschaffenburg-Passau. Giltig v. 1/10. 81. (Hess. Ludw.-E.)

Saarkohlentarif No. 11 (nach Südbayern) v. 1/5. 78. V. Nachtrag v. 1/12. 81. (Pfalz.)

Schwefelkies. Ausnahmefrachten für Schwefelkies in Ladungen von 10 000 kg von

(395) Grevenbrück und Schwelm nach Stationen der Holländischen, der Niederländischen Rheinbahn und der Niederländischen Staatsbahn,

(407) nach Grünau, Cöpenik, Finkenheerd, Görlitz, Greiffenberg, Breslau, Liegnitz und Saarau, ferner

(440) von Grevenbrück nach Menden und

(532) von Schwelm, Grevenbrück und Lintorf nach Corbetha und Köstritz. (Elberf.)

(685) **Steinkohlen.** Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Stationen

a) der Oberschlesischen Eisenbahn,
b) der Rechte-Oderufer Eisenbahn

nach Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, der Cottbus-Grossenhainer etc. Eisenbahn, giltig v. 1/12. 81, enthaltend:

1. Anderweite Frachtsätze für Gröditz (S. St. B.) und Dresden-Friedrichstadt (B. Dresdener Eisenbahn).
2. Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Frachtsätze des Haupttarifs (Theil II).
3. Anwendung der Frachtsätze für Zabrze (Schmiederschacht) auf Coakstransporte von Gleiwitz nach Berlin.
4. Einbeziehung der Station Hainholz (K. E. D. Hannover).
5. Berichtigungen. (Berlin-Anhalt.)

(619) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für den directen Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn via Breslau-Görlitz-Seidenberg v. 10/12. 81.

Hierdurch wird der Tarif v. 15/7. 78 nebst Nachtrag I aufgehoben.

(618) Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Bahn nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahn und nach Reichenberg (Südnorddeutsche Verbindungsbahn) via Breslau-Görlitz v. 10/12. 81.

Hierdurch wird der gemeinschaftliche Tarif der O. S. E., N. M. E. und S. St. E. für Oberschlesische Steinkohlen etc. v. 25/7. 77 nebst Nachträgen aufgehoben.

(707) Ausnahmetarif für die directe Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Hamburger etc. Eisenbahn v. 1/3. 77.

Nachtrag IV, giltig v. 20/12. 81, enthaltend:
Frachtsätze nach Perleberg, Station der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. (Oberschles. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif v. 1/12. 81 für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn. (Der Tarif v. 1/7. 77 ist hierdurch aufgehoben. (O. S.)

Steinkohlen, Cokes. Ausnahmetarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte-Oderufer, Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Creuzburger und Königliche Ostbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks v. 15/9. 78.

(753) Ermässigung der Frachtsätze für Breslau Oderthor auf 0,36 ℳ ab Waldenburg etc., 0,35 ℳ ab Salzbrunn (Conradsthal) und 0,37 ℳ ab Fellhammer v. 20/12. cr. ab.

Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus dem Niederschlesischen Grubenrevier nach den Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der Waagthallinie der Ungarischen Staatsbahn via Halbstadt v. 15/11. 81.

(708) Inkrafttreten des Nachtrags I v. 15/12. 81.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Strecke Wien-Uj Szöny.

(579) Inkrafttreten der Frachtsätze für Znaim nicht am 15., sondern erst am 21/12. cr. (Bresl.-Freib.)

(639) **Steinkohlen und Kokes.** Ausnahmetarif v. 1/12. 81 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (linksrheinisch und rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. (Preis 0,65 ℳ)

(678) Die Station Utrecht-Gasfabrik ist mit dem 5/12. 81 mit den pro 10 000 kg um 1,90 ℳ für Sendungen von je 50 000 kg und um 2,10 ℳ für Sendungen von je 10 000 kg erhöhten

Sätzen für die Stationen Utrecht der Niederländischen Rhein- und Staatsbahn in die Ausnahmetarife A und B für die Beförderung von Steinkolen etc. v. 1/6. 80 bezw. v. 1/7. 79 für den Verkehr via Wesel-Goch-Boxtel resp. Venlo aufgenommen.(Köln r.)

(422) **Steinkohlen etc.** Directe Frachtsätze für die Beförderung von Kokes von Bochum, Bochum-Riemke und Herne nach verschiedenen Stationen der Kronprinz Rudolfbahn vom 15/11. 81.

(449) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch), Elberfeld etc. nach den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. Main vom 20/10. 81 nach Station Halle a. S., finden auch Anwendung nach den Stationen Halle Steinthor und Centralbahnhof (Directionsbezirk Magdeburg) und Halle der Berlin-Anhalter Eisenbahn, ebenso diejenigen für Güsten und Sandersleben auf die betreffenden Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg im Norddeutschen Verbande.

(479) In den Frachtsätzen des Nachtrags I zu dem Ausnahmetarif B für Steinkohlen für den Eisenbahndirectionsbezirk Elberfeld nach den Stationen Burscheid, Hilgen und Wermelskirchen treten Berichtigungen ein.

(480) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Steinkohlen für den Verkehr mit dem Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a. M. v. 20/10. 81 nach den Stationen Fulda und Gelnhausen finden Anwendung auf die gleichnamigen Stationen der Oberhessischen Eisenbahn.

(550) Am 20/11. 81 treten directe Tarifsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Station Homberg nach Stationen der Holländischen Eisenbahn in Kraft. Ermässigung des Satzes Homberg-Hilversum. Aufhebung der zur Zeit im Bergisch-Märkisch-Niederländischen Verkehr via Venlo bestehenden Sätze für Sendungen von 50 000 kg von auf der rechten Rheinseite gelegenen Bergisch-Märkischen Stationen nach den Stationen Amsterdam, 's Gravenhage und Leiden der Holländischen Bahn, auch soweit dieselben für Eisenerz in Frage kommen, ferner für Einzelsendungen von Homberg nach Amersfoort, Station der Holländischen und Niederländischen Centralbahn, sowie von den vorbezeichneten Bergisch-Märkischen Stationen nach Alkmaar, Amersfoort, Amsterdam, 's Gravenhage, Haarlem, Helder, Hilversum und Leiden der Holländischen und Amersfoort der Niederländischen Centralbahn zum 10/1. 81. (Elberfeld.)

Steinkohlen und Kokes über Lauterburg-Basel von Ludwigshafen nach Schweizer. Centralbahn, Aarg. Südbahn, Emmenthalbahn, Jura-Bern-Luzern Bahn, Brünninghahn, Westschweizerischer und Simplonbahn, sowie Bulle Romons Bahn. Specialtarif v. 1/1. 81. (0,20 *M.*) (Els.-Lothr.)

(272) **Steinkohlen und Kokes.** Nachtrag I v. 1/12. 81 zum Ausnahmetarife v. 15/1. 80 für Steinkohlen und Kokes bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ab Lugau, Oelsnitz i. E. und Zwickau nach Stationen der Werrabahn, enthaltend: Frachtsätze für Station Schmalkalden. (Sächs. Stsb.)

(192) **Steinkohlen und Kokes** von Bexbach, Homburg und St. Ingbert (Stationen der Pfälzischen Bahnen) nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (Kohlentarif No. 17). Giltig vom 1/10. 81. (Hess. Ludw.-E.)

(595) **Zink und Walzdraht.** Nachträge VI v. 1/12. 81 zu den Ausnahmetarifen für den Verkehr zwischen den Hafenstationen Bremen, Hamburg, Harburg, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth, Nordenhamm und resp. Emden, Leer und Papenburg einer- und Stationen des Rheinisch-Westfälischen Bahngebiets andererseits, enthaltend Ergänzungen der Classification, Beschränkung der Tarifsätze für „Zink etc.“, Frachtsätze für „Zink etc.“ nach den Seehafenstationen loco, Aufnahme der Stationen Annen und Witten des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Frachtsätze für Walzdraht etc. für die Station Hörde und Ermässigung der Frachtsätze für Dortmund-Union. (Preis je 10 ₰.) (Köln r.)

Zucker. Mit 3/12. 81 wurde der seit 1/12. 80 bestandene Tarif für den Transport von Zucker ab Böhmischen Stationen nach der Levante via Triest oder Fiume ausser Wirksamkeit gesetzt. (Kronpr. Rudolfh.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft. Mit 1. Februar l. J. werden neue Localtarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den Linien der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft in Wirksamkeit treten, und zwar: 1. Theil II Heft 1, enthaltend die ergänzenden Bestimmungen und Einheitsfrachtsätze, sowie Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen den gesellschaftlichen Oesterr. Stationen einerseits und den gesellschaftlichen Ungarischen Stationen andererseits. 2. Theil II Heft 2, enthaltend ergänzende Bestimmungen und Einheitsfrachtsätze, sowie Tariftabellen für den Güterverkehr der Stationen der südöstlichen Linie und der Vicinalbahnen untereinander. 3. Ein Nachtrag V zu Heft IV der Localtarife ddto. 1. Januar 1877, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr der nördlichen Linie und des Verbindungsnetzes mit den Stationen der Linie von Wien bis Bruck a/L. und den Stationen dieser letzteren Strecke untereinander. Durch diese neuen Tarife werden die Localtarife Heft I vom 1. Juli 1878, Heft II und III vom 1. October 1876 und Heft V vom 15. Juni 1878 sammt allen Nachträgen hierzu aufgehoben. Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und können durch dieselben wie auch bei der Verkehrsdirection in Wien I, Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (192 RM)

Leipzig - Magdeburg - Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Die für den Verkehr der Thüringischen Station Erfurt mit Stationen der Berlin-Hamburger, der Lübeck-Büchener, der Mecklenburgischen, der Altona-Kieler, der Westholsteinischen und der Holsteinischen Marsch-Eisenbahn, sowie für den Verkehr der Nordhausen-Erfurter Station Sömmerda mit Stationen der drei letztgenannten Bahnen durch den neuen Gütertarif des Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verbandes zur Einführung gekommenen Tarifsätze werden mit sofortiger Giltigkeit auf den Verkehr mit den Stationen Erfurt und Sömmerda des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg übertragen. Berlin und Hamburg, den 19. Januar 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (193)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. kommt der 7. Nachtrag zum Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. für den Verkehr zwischen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen einer- und Lahnbahnstationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Namens der betheiligten Verwaltungen. Frankfurt a/M., den 14. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (198)

---

2. Stations-Benennung etc.

Die Haltestelle Fürstenau erhält vom 1. Februar d. Js. ab den Namen: „Lindenau i. Westpr.“

Von demselben Tage ab werden die auf der Bahnstrecke Laskowitz - Jablonowo kursirenden Züge bei dem in der Nähe des Dorfes Fürstenau in Kilometerstation 44,424 neu eingerichteten Haltepunkte Fürstenau zur Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten und wird die Berechnung der Billetpreise auf Grund nachstehender Entfernungen bewirkt werden:

Haltepunkt
Fürstenau-Laskowitz . . . 45,0 km,
„ -Graudenz . . . 22,8 „
„ -Melno . . . . . 9,0 „
„ -Lindenau i. Wpr. 2,6 „
„ -Jablonowo . . . 7,4 „

Die Züge werden wie folgt von dem Haltepunkte Fürstenau abfahren:

Richtung nach Jablonowo.
Zug 471 um 8 Uhr 6 Min. Vorm.
„ 473 „ 12 „ 34 „ Nachm.
„ 475 „ 8 „ 16 „ „

Richtung nach Lindenau i. Westpr.
Zug 474 um 9 Uhr 17 Min. Vorm.
„ 476 „ 2 „ 49 „ Nachm.
„ 478 „ 9 „ 19 „ „

Näheres ist auf obengenannten Stationen zu erfahren. Bromberg, den 12. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (26 J)

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Für den Verkauf von ca. 80 000 kg altem Oberbaumaterial, Thorflügeln, gusseisernen Fenstern etc. steht auf Dienstag, den 14. Februar d. Js., Vormittags 11 Uhr, im Büreau des Unterzeichneten, Prinzenstrasse 22, II., Termin an. Bedingungen sind gegen Einsendung von 35 ₰ von Unterzeichnetem zu beziehen. Hannover, den 16. Januar 1882. Der Abtheilungsbaumeister. Seeliger. (25 J)

Dieser Nummer liegt eine Papierprobe von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinpreussen, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 7. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Januar 1882.

Inhalt: Die Berliner Stadteisenbahn (Schluss). — Entwurf eines Gesetzes, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, nebst Motiven und den zugehörigen Denkschriften. — Zum Etat der Preuss. Staatsbahnverwaltung. — Aus dem Deutschen Reich. — Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft (Uebergang des Betriebes und des gesammten Eigenthums der Saal-Unstrut-Eisenbahn auf dieselbe). — Literatur: Eger, Die Nothwendigkeit einer Revision des Preuss. Enteignungsgesetzes. — England. — Offizielle Anzeigen: 1. Eröffnungen. 2. Tarif-Bekanntmachungen. 3. Submissionen. 4. Vacanzen. — Privat-Anzeigen.

Die Berliner Stadteisenbahn.

(Schluss.)

2. Beschreibung des Baues resp. der Bahntrace.*)

Indem wir nach dieser kurzen Vorgeschichte der hiesigen Stadteisenbahn zur Beschreibung des Baues selbst übergehen, müssen wir nochmals unser Bedauern darüber aussprechen, dass uns zu wenig fachwissenschaftliches Material zu Gebote steht, um genaue Angaben machen, und dass wir selbst zu wenig Techniker sind, um uns in eine specielle Beschreibung der einzelnen Dinge einlassen zu können. Wenn unser Bericht deshalb dem technisch gebildeten Leser oft ungenügend erscheinen mag, so bitten wir zu berücksichtigen, dass technische Journale das Versäumte gewiss nachholen und die Königliche Direction wohl durch eigene Publikationen den technischen Wissensdrang in vollem Masse befriedigen wird. Davon sind wir überzeugt, dass in den Bauten der Stadtbahn ein Schatz des Wissens und Könnens vergraben liegt, dessen Hebung und Verwerthung weit über die Jetztzeit hinausreicht und von allen Fachgenossen nur mit hoher Freude begrüsst werden wird.

Wir beginnen unsere Wanderung auf dem östlichen Anfangspunkte der Stadtbahn, dem ehemaligen Frankfurter, jetzt Schlesischen Bahnhofe. Derselbe ist in allen Theilen vollständig umgebaut, und von ihm wohl nichts übrig geblieben, als die Façade des Empfangsgebäudes. Auch die alte Perronhalle steht noch; die Dachconstruction liegt sehr hoch, und so war es möglich, die gegen 5—6 m über dem Niveau der Strassen liegenden Stadtbahngeleise ohne Weiteres in die Halle einzuführen. Die gegen 200 m lange Halle überdeckt 5 Geleise und 2 Perrons, welche in Zukunft lediglich dem grossen durchgehenden Verkehr dienen sollen. Hinter der alten Halle wird eine zweite neue, noch mächtigere Bogenhalle zur Ueberdeckung von 6 Geleisen und 3 Perrons für den Localverkehr erbaut. — Die Theilung der Parterreräume des Empfangsgebäudes ist derartig erfolgt, dass auf dem Westende d. h. dem nach der Stadt zu gelegenen Ende das Vestibul mit den Billetverkäufen und die Gepäckexpedition sich befinden; dann folgen die Wartesäle, hinter diesen — im Mittelbau des Gebäudes — die Königszimmer und endlich am Ostende die Räume für Reisende, welche mit der Bahn ankommen, für die Polizei und Postverwaltung. Drei unter den Perrons quer durchlaufende Tunnels stellen mittelst besonderer Treppenanlagen die Verbindung zwischen den Wartesälen her. Das Gepäck wird in der bekannten Weise durch hydraulische Aufzüge nach den Perrons befördert.

Von dem Schlesischen Bahnhofe aus gehen 4 Geleise nach Westen hin über die Viaducte der Stadtbahn fort bis zum andern Endpunkte derselben, dem Bahnhofe Charlottenburg. Ein in der Mitte des Viaductes liegender Canal theilt die Geleise in 2 Gruppen zu je 2 Geleisen, von denen die nördlich gelegene Gruppe dem Local-, die südlich gelegene dem Durchgangsverkehr dienen soll. Für die Geleise ist der patentirte Haarmann'sche Langschwellenoberbau mit all' seinen Verbesserungen zur Anwendung gebracht und sind in dieser Hinsicht, sowie in der Beschaffung von vorzüglichem Kies, in der Ausrüstung der Bahn mit elektrischen und optischen Signalen keine Kosten und Anstrengungen gescheut worden, um im Interesse der Sicherheit des Betriebes das Vollkommenste und Beste zu bieten, was die heutige Eisenbahntechnik überhaupt aufzuweisen hat. Das Gleiche gilt, nebenbei gesagt, von den Locomotiven und Wagen. Es sind zwar nur Coupées II. und III. Classe vorhanden, aber denselben ist eine so zweckmässig solide und geschmackvolle Einrichtung gegeben, wie sie vielleicht auf keiner anderen Bahn des In- und Auslandes gefunden wird. Der Fussboden der Coupées liegt erheblich niedriger als bei den gewöhnlichen Eisenbahnwagen. Es ermöglicht dies ein sehr schnelles und bequemes Aussteigen der Reisenden, welche sich selbst bedienen und ohne Hilfe von Schaffnern die Thüren öffnen und schliessen sollen. Die Tenderlocomotiven werden mit Coks geheizt und sind mit einer Condensationsvorrichtung für den ausströmenden Dampf versehen, so dass während der Fahrt innerhalb der Stadt das Publikum und die benachbarten Hausbewohner eigentlich gar nicht durch Rauch und Dampf belästigt werden; in dieser Fürsorge ist auch der Ton der Signalpfeife abgeschwächt worden.

Nachdem die Bahn vom Schlesischen Bahnhofe aus die hinteren Partieen des dortigen Stadtviertels durchschnitten und mehrere Strassen übersetzt hat, gelangt sie unmittelbar hinter der Holzmarktstrasse auf die imposanten Bogenstellungen in der Spree, zieht sich auf dieser interessanten Partie am Ufer entlang und führt uns nach der kleinen Haltestelle an der Jannowitzbrücke. Von hier aus wendet sie sich in scharfem Bogen in die Stadt und folgt bis zur Herkulesbrücke lediglich dem Laufe des jetzt zugeschütteten Königsgrabens. Wer früher jemals diese Partie honteuse Berlins geschaut, wer je die schwarzen Wasser des Grabens träge dahinfluthen sah, wer genöthigt war, den pestilenzialischen Geruch zu ertragen, der den grössten Theil des Jahres hindurch dieser Ablagerungsstätte alles Unreinen entstieg, der wird zu würdigen wissen die nicht durch Millionen Geldeswerth aufzuwiegenden Vortheile, welche der Wohlfahrt der Bewohner dieses dicht bevölkerten und verkehrsreichen Stadttheiles aus der Vernichtung jenes Brutwinkels gesundheitsgefährlicher Miasmen erwachsen sind. Die Luft ist rein geworden, und sofort regen sich alle Hände, um das Gewesene vergessen zu machen; neue Strassen sollen angelegt, grosse Markthallen erbaut werden, und bald wird man ein elegantes, neues Stadtviertel auf derselben Stätte empor blühen sehen, die noch vor Kurzem von allen Gutsituirten möglichst gemieden wurde. Wahrlich ein Erfolg, auf den das Stadtbahnunternehmen mit seltener Genugthuung zurückblicken darf und für den die Stadt Berlin der Königlichen Staatsregierung zu ganz besonderem Danke verpflichtet sein dürfte.

Doch zurück zur Reise! — Unmittelbar hinter der Ueberführung der Königstrasse fahren wir in die weite eiserne Bogenhalle des Bahnhofes Alexanderplatz ein, welche 2 Perrons und 4 Geleise überdeckt. Auf dem Perron für den Localverkehr steht ein kleines Stationshäuschen, in welchem sich die Telegraphie befindet und von wo aus der diensthuende Stationsbeamte den Betrieb leitet. Aehnliche Stationshäuschen befinden sich in sämmtlichen Bahnhöfen. Im Uebrigen scheint die Bauausführung noch etwas im Rückstande zu sein, so dass wir uns wenig informiren konnten. Ueberall regten sich hunderte von Händen,

---

*) Zu S. 78 Spalte 1 wollen wir nachträglich bemerken, dass auch die Berlin-Dresdener Züge an die Stadtbahn in Charlottenburg anschliessen sollen.

um die Vollendung des Werkes zu fördern, weil gerade dieser Bau und namentlich die Ausführung der Halle der definitiven Inbetriebsetzung der Bahn unvorhergesehene Hindernisse in den Weg legen soll. Im Allgemeinen können wir nur anführen, dass die Räumlichkeiten für den Localverkehr ihren Zugang unter der Unterführung der Königstrasse erhalten, während der Zugang zu dem Vestibul und den Wartesälen des durchgehenden Verkehrs auf der östlichen Langseite des Gebäudes liegt; von der Königstrasse aus gelangt man dahin auf einer neu angelegten Zufuhrstrasse. Die ganze ausgedehnte Partie unter den Perrons ist mit mächtigen Bogenstellungen und interessanten Gewölben überspannt und gewährt Raum für den denkbar stärksten Personenverkehr. — Zahlreiche Wappenschilder in vollendet schöner Ausführung schmücken die reich gegliederte Façade des Gebäudes, welche in hellgelbem Ziegelrohbau mit Sandsteingesimsen durchgeführt ist und in ihrer Formenbildung sich als ein wohlgelungenes Kind der Berliner Bauschule repräsentirt. Die Gesammtwirkung des Baues lässt sich noch nicht beurtheilen, weil viele Gerüste die Ansicht versperren. — Die Perronhalle soll durch 12 elektrische Lampen beleuchtet werden, zu deren Betrieb man ein besonderes, grosses Maschinenhaus errichtet hat, in dem sich gleichzeitig die Motoren der hydraulischen Aufzüge für das Reisegepäck befinden.

Der Zug geht weiter und in wenigen Minuten gelangen wir zu der nur für den Localverkehr bestimmten und an der Neuen Promenade gelegenen Haltestelle Börse. Wir wollen nicht bestreiten, dass alle übrigen Bahnhöfe ebenso solide und schön ausgeführt worden sind, indessen in seiner ganzen äusseren Erscheinung macht dies Bauwerk den freundlichsten und fertigsten Eindruck. Die Façade zeigt einen rothen Ziegelrohbau mit reichster Ornamentirung und sind zur Erhöhung der polychromischen Wirkung die flachen Hallenwände mit Mosaikplatten belegt. — Eine 17 m weite und gegen 100 m lange Halle bedeckt nur die beiden Geleise für den Localverkehr und einen zwischen denselben liegenden Perron. Die beiden südlichen Geleise für den durchgehenden Verkehr liegen frei, weil die betreffenden Züge hier nicht anhalten. Mit Eintritt der Dunkelheit wird die Halle durch mächtige, kugelförmige Gasballons erleuchtet, welche wir auch in den Hallen sämmtlicher kleinen Stationen wieder finden.

Auf einer durch ein Gitter getheilten Treppe gelangt man von dem Perron aus in das Vestibul mit anschliessendem Billetverkauf und Wartesaal. Die Beleuchtung des Vestibuls durch sehr grosse Fenster ist bei Tage eine ausgezeichnete und wir bezweifeln nicht, dass die zahlreich angebrachten Gasarme und Ballons auch bei Abend ihre Schuldigkeit thun werden. Erhöht wird dieser freundliche Eindruck durch die in allen Theilen wohlgelungene Bauausführung, das gewählte schneeweisse Ziegelmaterial der Wände und den schönen Fliesenbelag der Fussböden.

Wir würden der Retiradenanlage kaum Erwähnung thun, wenn uns hier nicht eine Sauberkeit und Opulenz entgegenträte, wie wir sie thatsächlich noch nicht bei Bahnanlagen gefunden haben. Sämmtliche Wände der Pissoirs und Closets sind aus feinen Carrarischen Marmortafeln in so vorzüglicher Solidität hergestellt, dass sie das Auge erfreuen und ihren cultivirenden Einfluss auf das weniger gebildete Publikum gewiss nicht verfehlen werden. Wie wir hören, wird die Bauverwaltung der Stadtbahn die Retiraden der übrigen Bahnhöfe in gleicher Weise ausstatten.

Nach dem Verlassen der Haltestelle Börse gelangen wir sofort an den Park von Monbijou, überschreiten auf gewölbter Bogenbrücke die Spree, erblicken von der Bahn aus das Königliche Schloss, den Dom, die Museen und Nationalgallerie, fahren weiter auf eiserner Brücke über die Museumsinsel, schauen tief hinab in das geschäftige Treiben des Packhofes, überschreiten den Canal am Kupfergraben und gehen an der Georgenstrasse entlang, bis wir unmittelbar hinter der Friedrichstrasse in die grosse spitzbogenartige Halle des Bahnhofes gleichen Namens gelangen. Die Halle ist 37 m weit und gegen 150 m lang, wird elektrisch erleuchtet und überspannt in ähnlicher Weise, wie die Halle des Bahnhofes Alexanderplatz 2 Perrons mit 4 Geleisen; ebenso soll dieser Bau wie jener sowohl den Local- wie Durchgangsverkehr aufnehmen. Für die Aussenarchitectur des Bahnhofes sind in ähnlicher Weise wie bei der Haltestelle Börse rothe Verblendziegel zur Verwendung gelangt. — Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir den Bahnhof Friedrichstrasse als das Centrum des Stadtbahnverkehrs bezeichnen, wie er thatsächlich im Munde des Volkes der Centralbahnhof genannt wird. Hier werden die Fahrten der Touristen endigen und beginnen, hierhin lenkt das wohlhabende Viertel der Friedrichstadt seinen Kurs, hierhin die Haute-volée ihre Equipagen, hier erhält der Kaiserliche Hof sein Absteigequartier. Wenn wir diesen gewaltigen Wagenverkehr bedenken, so wird uns um die Friedrichstrasse bang; wir halten die Zufuhrstrassen für viel zu enge und glauben, dass es der ganzen Energie der Strassenpolizei bedürfen wird, um lästige Verkehrsstörungen abzuwenden.

Verlassen wir die Bahnhofshalle, so führt uns eine 50 m weite eiserne Bogenbrücke über die Spree. Die Bahn durchschneidet das Stadtviertel zwischen Schiffbauerdamm, Luisenstrasse, Karlstrasse und kommt an der Unterbaumstrasse ins Freie; geht direct nach dem Humboldthafen, überschreitet denselben mittelst einer eisernen Brücke von 3 grossen Oeffnungen und gelangt in die Haltestelle Lehrter Bahnhof, welche hinter dem bekannten Empfangsgebäude der Berlin-Lehrter Bahn und zwar grade über den Bahnhofsgeleisen derselben gelegen ist. An der Haltestelle wird zwar noch gearbeitet, doch dürfte sie schon in den nächsten Tagen vollendet sein. — Weiter geht es von hier mit Ueberschreitung der Strasse Alt-Moabit und im Angesicht der Siegessäule, des Generalstabsgebäudes und des imponirenden neuen Gerichtsgebäudes, der Ulanencaserne, des Zellengefängnisses fort an Moabit vorbei mit seinen vielen Fabrikanlagen nach dem hinteren Theile des Parkes Bellevue, wo ebenfalls eine Haltestelle für den Localverkehr errichtet ist. Zu erwähnen dürfte noch sein, dass unmittelbar vor der Haltestelle die Spree zum dritten Male mit einer eisernen Brücke von 3 Oeffnungen überbrückt werden musste, deren Pfeiler auf das äusserste Mass eingeschränkt sind und in ihrer äusseren Form als abgestumpfte Kegel erscheinen. Die Haltestelle Bellevue hat in ihrer äusseren Erscheinung manche Aehnlichkeit mit der Haltestelle Börse und ist wohl die erste Station der Stadtbahn, welche zur Ausführung gelangte; an Sauberkeit lässt sie Nichts zu wünschen übrig.

Hinter der Haltestelle kommen wir auf die Bogenstellungen in den Schöneberger Wiesen — ein weites und fruchtbares Feld der Bauthätigkeit — und nähern uns damit der romantischsten Partie der Stadtbahn, dem Thiergarten. In der That können wir uns kaum etwas Anmuthigeres denken, als diese Reihe landschaftlicher Schönheiten, diesen Wechsel zwischen Wald und Wasser, Flur und Garten, Haus und Hof, welcher in rascher Aufeinanderfolge an unserem Auge vorüberzieht; wir müssen uns jedoch Schweigen auferlegen, weil unser Ziel wo anders liegt. — Die Charlottenburger Chaussee wird kurz vor dem palastähnlichen, neuen Polytechnikum gekreuzt. Dass eine hier geplante Haltestelle noch nicht zur Ausführung gelangt ist, soll in dem geringen Entgegenkommen seitens der Adjacenten seinen Grund haben.

Nachdem die Stadtbahn ferner den Landwehrkanal überschritten hat, kommen wir in gerader Richtung nach der Westseite des Zoologischen Gartens in die ebenso benannte Haltestelle für Localverkehr. Die Perronhalle bedeckt, wie auf sämmtlichen Haltestellen für den Localverkehr, nur 2 Geleise und einen dazwischen liegenden Perron; mit Rücksicht auf die schöne Umgebung hat man die Langseite nach dem Zoologischen Garten hin offen gelassen, und dadurch eine anmuthige Aussicht gewonnen. Von dem Perron führt eine breite Treppe in die gewölbten Räume des Erdgeschosses, die in ihrer ausserordentlich weiten Ausdehnung einen mächtigen Eindruck machen und in allen Einrichtungen darauf hinweisen, dass sie dem Massenverkehr der Besucher des Zoologischen Gartens Rechnung tragen sollen.

Hiermit verlassen wir das Weichbild Berlins und treten ein in die Fluren der Tochterstadt Charlottenburg. Zu beiden Seiten der Bahn fruchtbare Gemüse- und Obstgärten, freundliche Villen und in weiterer Ferne der Grunewald, Westend und die Schlosskuppel von Charlottenburg; aber schon nach wenigen Minuten führt uns der Zug auch über diese längste Zwischenstrecke der Stadtbahn, und wir laufen in den Bahnhof Charlottenburg und damit in den Endpunkt der eigentlichen Stadtbahn selbst ein. In seiner gesammten Disposition dürfte dieser Bahnhof Aehnlichkeit mit dem Schlesischen haben, zumal er denselben Zweck erfüllen und als Vereinigungspunkt der anschliessenden Wetzlarer-, Lehrter-, Hamburger- und der Ringbahnzüge dienen soll, obwohl ihm andererseits in seiner äusseren Erscheinung noch sehr der Charakter des Provisorischen anhaftet. Die Perronhalle zeigt eine ganz leichte und einfache Holzconstruction und das im Niveau der Strasse stehende Empfangsgebäude ist als Fachwerksbau recht geschmackvoll durchgeführt. In markirter Weise präsentirt sich der nahe gelegene Wasserthurm mit mächtigem kreisrunden Unterbau in gelben Ziegeln; darüber einem grossen eisernen Bassin mit herumlaufender Gallerie und bekrönt mit einer Kuppel, deren Silhouette vielleicht Anklänge an die nahe Schlosskuppel verräth; Kuppel und Bassin sind in äusserst harmonischer Weise polychromisch verziert.

Wir müssen hiermit unsere Beschreibung der Bauten der Stadtbahn abschliessen, behalten uns aber vor, auf einzelne hervorragende Werke, wie die Bahnhöfe in der Friedrichstrasse und am Alexanderplatz, nach deren gänzlicher Vollendung noch einmal zurückzukommen. Im Allgemeinen führen wir noch an, dass Restaurationen in den Bahnhöfen nicht eingerichtet werden sollen, um im dringenden Interesse schnellster Expedition dem Publikum jede Veranlassung zum längeren Aufenthalt in den Wartesälen zu benehmen oder wohl gar das Strassenpublikum hereinzulocken. Man hofft, die Privatspeculation werde gern das ihrige dazu beitragen und den Reisenden zur Befriedigung ihrer culinarischen Bedürfnisse in der Nachbarschaft der Bahnhöfe reichlich Gelegenheit geben.

Auch auf die beabsichtigte Art des Betriebes hier noch einmal einzugehen, können wir füglich unterlassen, nachdem wir

vor wenig Wochen ein dem „Centralblatt der Bauverwaltung" entnommenes und aus competenter Feder stammendes bezügliches Referat gebracht haben*). Nur kurz sei wiederholt, dass für die Betriebsleitung ein besonderes neues Königliches Eisenbahnbetriebsamt der Stadt- und Ringbahn eingesetzt und bereits seit dem 1. October v. J. in Function getreten ist. Alle Personenzüge der im Osten anschliessenden grossen Bahnen (Externzüge) gehen durch die Stadt, halten auf den drei grossen Bahnhöfen: Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz und Friedrichstrasse und erreichen auf dem Bahnhofe Charlottenburg ihr Ende. Vice versa laufen die Externzüge der westlichen Bahnen bis zum Schlesischen Bahnhof durch.

Die jetzige Ringbahn wird durch die Stadtbahn in zwei Theile, den sogenannten Nordring und Südring zerlegt; auf ersterem sollen die Localzüge mit einem Intervall von 60 Minuten, auf letzterem aber von 120 Minuten in jeder Richtung hinter einander folgen, weil die Verwaltung auf Grund anderweitiger Erfahrungen den Verkehr auf dem Nordringe für lebhafter, als auf dem Südringe schätzte. Auf der eigentlichen Stadtbahn selbst sollen die Intervalle durch Einschiebung besonderer Züge bis auf 10 Minuten abgekürzt werden; der Aufenthalt der Localzüge auf den Stationen wird nur eine halbe Minute währen.

Die Personengeldtarife für den eigentlichen Stadtbahnverkehr hängen schon in den Stationen aus, und bringen wir nachstehend eine tabellarische Uebersicht der Tarife des Schlesischen Bahnhofs, welcher wir zur Beurtheilung der Angemessenheit der Sätze eine besondere Colonne beifügen, in welcher die Entfernungen der einzelnen Stationen in runden Zahlen angegeben sind.

Vom Schlesischen Bahnhofe ab	II. Cl. ₰	III. Cl. ₰	Entfernung km
bis Jannowitzbrücke	20	10	1,18
„ Alexanderplatz	20	10	2,17
„ Börse	30	20	2,86
„ Friedrichstrasse	30	20	3,97
„ Lehrter Bahnhof	40	30	5,41
„ Bellevue	40	30	7,00
„ Zoologischer Garten	40	30	9,01
„ Charlottenburg	50	40	11,26

Es möchte an Billigkeit das Möglichste geleistet und dem Publikum in dieser Hinsicht ein Entgegenkommen gezeigt sein, wie es unseres Wissens auf keiner andern Bahn bisher der Fall gewesen ist.

Am Ende unserer Betrachtung fühlen wir uns verpflichtet zunächst unsern verbindlichsten Dank auszusprechen dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten und der Königlichen Direction für die Einladung zur Besichtigung der Stadtbahn, mit welcher sie uns in so zuvorkommender Weise beehrt haben, sodann als Act geziemender Courtoisie die Namen wenigstens derjenigen Männer zu bringen, welche gegenwärtig an der Fertigstellung des Unternehmens in hervorragender Weise betheiligt sind, und deren ganzer geistiger und körperlicher Opferfreudigkeit und Pflichttreue es bedurft hat, die Vollendung des Baues für die nächsten kommenden Tage in sichere Aussicht zu stellen. An der Spitze der Verwaltung steht selbstverständlich der hohe Chef des gesammten Preussischen Eisenbahnwesens, Seine Excellenz der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach. Einen wie regen Antheil derselbe an dem Gelingen des Werkes nimmt, haben seine wiederholten eingehendsten Revisionen bewiesen. Dem Herrn Minister zur Seite stehen seine Räthe, Herr Ministerial- und Oberbaudirector Schneider, sowie die Herren Geheimer Oberbaurath Schwedler und Geheimer Oberregierungsrath Froehlich. Herr Schwedler hat insofern noch ein ganz specielles Interesse an den Bauten, als die grösseren Projecte seiner Revision unterlagen und die wichtigen Eisenconstructionen vielfach nach seinen Ideen ausgeführt worden sind. Die Leitung der Bauausführungen liegt in den Händen der Königlichen Direction der Stadtbahn, als deren Vorsitzender, wie wir schon oben erwähnten, seit Anbeginn der Herr Regierungs- und Baurath Dircksen fungirt; ihm sind beigegeben als juristisches Mitglied der Direction und Grunderwerbscommissarius, welche Stellung gewiss mit ganz besonderen Schwierigkeiten verknüpft ist, der Herr Regierungsrath Maass, sowie als technische Hilfsarbeiter die Herren Eisenbahnbauinspectoren Housselle und Blanck. Den Projectirungsbureaus stehen vor die Herren Regierungsbaumeister Schröder, Rumschoettel und Schwieger. Als ausführende Beamte auf freier Strecke sind thätig Herr Bauinspector Haeseke, sowie als Abtheilungsvorstände die Herren Regierungsbaumeister Suadicani, Sartig, Schmoll, Becker, Schüler und Brill. Ausserdem sollen in den Bureaus und bei den einzelnen Ausführungen mehr als 20 Regierungsbaumeister und 60 Bauführer permanent beschäftigt sein.

Wir schliessen mit dem heissen Wunsche: möge das vollendete Werk allzeit sein und bleiben eine Wohlthat für das ganze Verkehrsleben, möge es sein eine Zierde der Deutschen Kaiserstadt Berlin!

---

*) Siehe No. 81 S. 1154 des vorigen Jahrg. unserer Zeitung.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat,

nebst Motiven und den zugehörigen Denkschriften.

Nachstehender Gesetzentwurf nebst Motiven ist zufolge Allerhöchster Genehmigung dem Hause der Abgeordneten zur Berathung und Beschlussfassung am 20. d. M. zugegangen:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc., verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. des Vertrages vom 7. December 1881, betreffend den Uebergang des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
2. der das Thüringische Eisenbahnunternehmen betreffenden Verträge, nämlich:
   a) des Vertrages vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat,
   b) des Vertrages vom 3. December 1881, betreffend den Uebergang der dem Grossherzogthum Sachsen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,
   c) des Vertrages vom 3. December 1881, betreffend den Uebergang der dem Herzogthum Sachsen-Koburg und Gotha an dem Thüringischen Eisenbahn-Unternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,
   d) des Vertrages vom 12. November 1881, betreffend den Uebergang der dem Herzogthum Sachsen-Meiningen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,
   e) des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang der dem Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,
   f) des Vertrages vom 25. November 1881, betreffend den Uebergang der dem Fürstenthum Reuss jüngere Linie an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,
   g) des Vertrages vom 4. Januar 1882, betreffend den Uebergang der dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,
   h) des Vertrages vom 14. December 1881, betreffend den staatsseitigen Erwerb der der Stadtgemeinde Mühlhausen gehörigen Stammactien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
   i) des Vertrages vom 8./28. November 1881, betreffend den staatsseitigen Erwerb der der Stadtgemeinde Langensalza gehörigen Stammactien Littr. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft,
   k) des Vertrages vom 12. November 1881, betreffend den staatsseitigen Erwerb der dem Kreise Langensalza gehörigen Stammactien Littr. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft,
3. des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang des Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
4. des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang des Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
5. des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang des Märkisch-Posener Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
6. des Vertrages vom 6./16. Januar 1882, betreffend den Uebergang des Rhein-Nahe-Eisenbahnunternehmens auf den Staat

zur Verwaltung und zum Betriebe

1. der Bergisch-Märkischen,
2. der Thüringischen,
3. der Berlin-Görlitzer,
4. der Cottbus-Grossenhainer,
5. der Märkisch-Posener und
6. der Rhein-Nahe-Eisenbahn

nach Massgabe der vertraglichen Bestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird zur Ausgabe von vierprocentigen Staatsschuldverschreibungen

1. in demjenigen Betrage, welcher erforderlich ist, um nach Massgabe der im § 1 sub 1, 2a und 3 bis 6 gedachten Verträge den Umtausch von
   a) 210 000 000 *M.* Stammactien der Bergisch-Märkischen

Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 262 500 000 ℳ

b) 40 042 200 ℳ Stammactien (Littr. A.) der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 85 130 175 „

c) 13 911 300 ℳ Stammactien Littr. B. Ser. A. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 13 911 300 „

d) 17 982 000 ℳ Stammactien Littr. C. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 20 229 750 „

e) 16 500 000 ℳ Stammactien der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 6 187 500 „

f) 16 500 000 ℳ Stammprioritätsactien der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 16 500 000 „

g) 6 000 000 ℳ Stammactien der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 4 500 000 „

h) 9 000 000 ℳ Prioritätsstammactien der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 11 250 000 „

i) 21 750 000 ℳ Stammactien der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . 8 700 000 „

k) 21 750 000 ℳ Stammprioritätsactien der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . 25 828 125 „

l) 26 049 000 ℳ Stammactien der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . . 4 341 500 „

herbeizuführen,

sowie

2. in denjenigen Beträgen, welche nach Massgabe der im § 1 sub 2 b, c und f bis k gedachten Verträge
   a) an den Sachsen-Weimar-Eisenachischen Staat mit . . . . 7 500 000 „
   b) an den Sachsen-Coburg- und Gothaischen Staat mit . . . . 4 800 000 „
   c) an den Reussischen Staat mit . . . . . 190 000 „
   d) an den Schwarzburg-Sondershausenschen Staat mit . . . . 316 200 „
   e) an die Stadtgemeinde Mühlhausen mit . . 1 241 000 „
   f) an die Stadtgemeinde Langensalza mit . . 441 500 „
   g) an den Kreis Langensalza mit . . . . . 114 500 „

   zu gewähren sind,

mithin zur Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen im Gesammtbetrage von . . . . 473 681 550 ℳ

ermächtigt.

§ 3. Die Staatsregierung wird in Gemässheit der im § 1 sub 2a bis c und h bis k, sowie 5 und 6 gedachten Verträge ermächtigt, die Mittel zur Deckung

1. der den Actionären der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen und zwar:
   bei dem Abstempelung der Stammactien Littr. A. von . . . . 626 870 ℳ — ₰
   bei dem Umtausche der Stammactien Littr. B. Ser. A von . . . . 115 927 „ 50 „
   bei dem Umtausche der Stammactien Littr. C. von . . . . 149 850 „ — „
2. der dem Sachsen-Weimar-Eisenachischen resp. dem Sachsen-Coburg- und Gothaischen Staate zurückzuzahlenden Darlehne von . . . . 1 135 380 „ — „
   bezw. 273 720 „ — „
3. der den Städten Mühlhausen und Langensalza, sowie dem Kreise Langensalza zu gewährenden Baarzahlung von 275, bezw. 225, bezw. 250 ℳ, zusammen von . . . 750 „ — „
4. der den Inhabern von Stammprioritätsactien der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft bei dem Umtausche der letzteren zu gewährenden baaren Zuzahlung von . . . . 217 500 „ — „
5. der den Inhabern von Stammactien der Rhein-Nahe-Eisenbahngesellschaft bei dem Umtausche der letzteren zu gewährenden

Latus 2 519 997 ℳ 50 ₰

Transport 2 519 997 ℳ 50 ₰

a) baaren Zuzahlung von . . 434 150 ℳ
b) Zinsen der Staatsschuldverschreibungen (§ 2, 1, l) vom 1. April 1881 bis dahin 1882 von . . . . 173 660 „

zusammen . . . . 607 810 „ — „

also insgesammt . . . . 3 127 807 ℳ 50 ₰

aus den Reserve- und Selbstversicherungsfonds, bezw. aus den Erneuerungsfonds der im § 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu entnehmen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Actien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

Die Staatsregierung wird zugleich ermächtigt, in der vorstehend angegebenen Weise auch bei dem Umtausche der Actien derjenigen Eisenbahngesellschaften zu verfahren, deren Unternehmung auf Grund der Gesetze vom 20. December 1879, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat (Gesetzsamml. S. 635), und vom 14. Februar 1880, betreffend den Erwerb des Rheinischen und des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens für den Staat (Gesetzsamml. S. 20), auf den Staat übergegangen sind.

§ 4. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der erforderlichen Mittel für die Bauausführung derjenigen Bahnstrecken, für welche den im § 1 sub 1 bis 5 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen die Concession zum Bau und Betriebe verliehen ist, an Stelle des für die Ausführung derselben zu begebenden Anleihecapitals, sofern sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte, Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 32 411 300 ℳ auszugeben.

§ 5. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanz-Minister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung
der Bergisch-Märkischen,
der Thüringischen,
der Berlin-Görlitzer,
der Cottbus-Grossenhainer,
der Märkisch-Posener und
der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft,
nach Massgabe der im § 1 ad 1, 2a und 3 bis 6 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung unter Verwendung der im § 2 sub 1 bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaften zum Betrage von 476 154 700 ℳ, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 6. Ueber die Ausführung der im § 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 7. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2, 4 und 5), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 8. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 sub a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldencommission (Gesetzsamml. S. 57), ermächtigt, die Verwaltung der Anleihecapitalien der im § 1 bezeichneten sowie derjenigen Eisenbahngesellschaften, deren Unternehmungen auf Grund der Gesetze vom 20. December 1879, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat (Gesetzsamml. S. 635), vom 14. Februar 1880, betreffend den Erwerb des Rheinischen und des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens für den Staat (Gesetzsamml. S. 20) und vom 25. Februar 1880, betreffend den Ankauf der Homburger Eisenbahn (Gesetzsamml. S. 55), auf den Staat über-

gegangen sind, soweit diese Anleihecapitalien vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind resp. übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die Behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen bezw. Actien werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 9. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (beziehungsweise Eisenbahntheile) einschliesslich derjenigen Betheiligung an dem Unternehmen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche dem Staate durch den Erwerb des Unternehmens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zufallen wird, sowie derjenigen Stammactien der Werra - Eisenbahngesellschaft zum Nominalbetrage von 3 000 000 *M.*, welche auf den Staat durch den Erwerb des Unternehmens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft übergehen werden, durch Veräusserung, bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

Die Staatsregierung kann bei Ausübung des ihr in der Generalversammlung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zustehenden Stimmrechts Anträgen auf Erhöhung des Grundcapitals oder Anleihecapitals nur mit Genehmigung der Landesvertretung zustimmen.

§ 10. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Communalsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte Anwendung.

§ 11. Das Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich u. s. w. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Maybach. Der Finanzminister. Bitter.

Begründung des Gesetzentwurfs, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat.

In ausführlicher Begründung hat die Staatsregierung bei Vorlage des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat in der Session 1879/80, die Durchführung des Staatseisenbahnsystems als das nothwendige Ziel der Preussischen Eisenbahnpolitik bezeichnet, und darin die Zustimmung der Landesvertretung durch Annahme der unterm 20. December 1879 und 14. Februar 1880 Allerhöchst sanctionirten Gesetzentwürfe (Gesetzsamml. de 1879 S. 635 ff. und Gesetzsamml. de 1880 S. 20 ff.) gefunden.

Es hat damit das Gebiet der Staatseisenbahnverwaltung in seiner Gesammtausdehnung von mehr als 15 000 Kilometern bereits eine mehr geschlossene Gestalt erhalten, durch welche die Möglichkeit einer einheitlicheren Organisation der Verwaltung gegeben und zugleich die im wirthschaftlichen und finanziellen Interesse des Landes gebotene einheitliche Regelung des Betriebes angebahnt ist.

Immerhin aber befinden sich noch wichtige und ausgedehnte Linien in einer Gesammtlänge von 5 486 Kilometern in dem Besitz und der Verwaltung von Privatgesellschaften. Auch wird ein sehr beträchtlicher Theil der in der Verwaltung des Staates befindlichen Linien — mit im Ganzen 3 676 Kilometern — noch für Rechnung der Privatgesellschaften, deren Eigenthum sie sind, verwaltet, so dass die völlige Verschmelzung des Betriebes und der Verwaltung mit den anschliessenden fiscalischen Linien durch die nothwendige Rücksicht auf die Interessen der Eigenthümer ausgeschlossen wird.

Es widerräth sich, dieses mit allen Unzuträglichkeiten eines unfertigen und Uebergangszustandes verbundene unvollkommene Verhältniss länger und in weiterem Umfange, als nöthig und erträglich, bestehen zu lassen.

So lange dieser Zustand dauert, ist die einheitliche Regelung des Betriebes nur mit erheblichen, für die wirthschaftlichen Interessen des Landes nachtheiligen Einschränkungen möglich. Die dem Eigenbetriebe von Gesellschaften verbliebenen Linien werden dem Interesse der Actionäre entsprechend verwaltet und bleiben den für das Gebiet der Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht zu nehmenden, die Landeswohlfahrt bezweckenden einheitlichen Reformen unzugänglich, soweit das massgebende Erwerbsinteresse der Gesellschaften eine Beeinträchtigung befürchten lässt. Die Ausbildung einheitlicher Grundeinrichtungen in Betrieb und Verwaltung, im Tarif- und Fahrplanwesen und jene Gleichmässigkeit und Uebereinstimmung des gesammten Betriebsapparates, welche die Benutzung der Eisenbahnen durch die Transportinteressenten, wie die Orientirung des Publikums erleichtern, beschränken sich daher im Wesentlichen auf das engere Gebiet der Staatseisenbahnverwaltung. Die Entwickelung des Eisenbahnwesens drängt unverkennbar in eine Richtung, welche eine Modification der bisherigen Verwaltungsform zu einer auf die Dauer unabweisbaren Forderung macht. Die sachkundige Mitwirkung der wirthschaftlichen Kreise, deren Interessen auf die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbetriebes vorzugsweise angewiesen sind, hat immer weiteren Boden gewonnen und schon in dem beschränkteren Umfange, in welchem sie bisher zur Geltung gelangt ist, ihre künftige hohe Bedeutung erkennen lassen. In der That ist sie ein geeignetes Mittel, um die obere Leitung den Eisenbahnverwaltung sowohl eine umfassendere, freiere Uebersicht über die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Landes gegenüber der Eisenbahntransportanstalten gewinnen zu lassen, als sie über eine einseitige nur auf die Steigerung der finanziellen Erträgnisse gerichtete Bewirthschaftung zu erheben. Mit der Einführung dieses neuen Elementes und seiner lebenskräftigen Gestaltung wird die Erörterung und Entscheidung aller das Eisenbahnwesen berührenden wirthschaftlichen Fragen, aller wichtigen Reformen des Eisenbahnwesens, deren Tragweite in die verschiedenen Zweige der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes hineingreift, aus dem geschlossenen Kreise der Eisenbahnverwaltung in die Oeffentlichkeit getragen und der freien Discussion eröffnet. Um aber die Mitwirkung dieser neuen Institution zu einer gedeihlichen und wirkungsvollen zu machen, muss dieselbe in organischer Gestaltung das gesammte Gebiet der inländischen Eisenbahnen umfassen und an eine gleichmässige, conforme Organisation derselben anschliessen. Um andererseits unter den vielfach divergirenden Interessen, welche in den Berathungen der wirthschaftlichen Conferenzen zum Austrage gelangen sollen, die Verständigung auf der Grundlage einer erschöpfenden, mit zuverlässigem Material ausgerüsteten Vorbereitung zu finden, bedarf es einer über alle Verkehrsgebiete und Verkehrsrichtungen sich erstreckenden, unter einheitlicher Leitung gegliederten Einrichtung, welche die Verkehrsbewegung und ihre Bedeutung, in ihrem Fallen und Steigen, in ihren wechselnden Richtungen, in ihren Ursachen und ihren Zielen jederzeit festzustellen und zu erkennen geeignet ist. Die Durchführung einer solchen Reform ist nicht möglich, so lange grosse inländische Eisenbahnen verschiedenen Herren und Interessen unterstehen, so lange ein Drittheil des gesammten Gebietes in willkürlicher und zufälliger Zerstückelung, im Gemenge mit anschliessenden Staatsbahnstrecken, unter mannigfaltigen Betriebs- und Verwaltungsformen ebensoviel verschiedenen Interessen dienstbar ist, als sich das Eigenthum und die Verwaltung auf die verschiedenen Unternehmungen vertheilt.

Die Unhaltbarkeit eines solchen Zustandes ist bereits so offenkundig geworden, dass das Interesse der Privatgesellschaften, ihre Unternehmungen unter möglichst günstigen Bedingungen an den Staat abzutreten, zahlreiche andere Rücksichten überwiegt und namentlich die Fürsorge der Verwaltungen für eine zweckmässigere, dem allgemeinen Interesse entsprechendere Umgestaltung der Verkehrseinrichtungen, für die Vervollständigung der Bau- und Betriebsanlagen, für eine mehr der künftigen Entwickelung, als der augenblicklichen Rente günstige Erweiterung des Unternehmens, ja selbst für die Erhaltung eines normalen und betriebssicheren Zustandes der Bahn und der Transportmittel vielfach zurücktreten lässt. In der Erhaltung einer hohen Rente und eines günstigen Actiencourses erkennt man die wesentlichen Voraussetzungen einer für die Gesellschaft möglichst vortheilhaften Verstaatlichung. Daher die ängstliche Zurückhaltung mit Massnahmen, welche einen Rückgang der Rente und des Actiencourses befürchten lassen! Im Interesse des Verkehrs oder der Landesvertheidigung erwünschte Anlagen und Einrichtungen begegnen der Ablehnung der Gesellschaftsvertretungen, während Concurrenzprojecte, welche den Verkehr der Staatsbahnlinien beeinträchtigen würden, eifrig verfolgt und betrieben werden, um den Staat zum Ankaufe zu drängen.

Für den Ausbau des inländischen Eisenbahnnetzes, so weit derselbe von den vorhandenen grossen Privatbahnen abhängig ist, muss sich eine solche Haltung derselben besonders nachtheilig erweisen. Die Herstellung secundärer Verzweigungen des bestehenden Netzes der Hauptbahnen, welche für die wirthschaftliche Zukunft des Landes längst als eine unabweisbare Nothwendigkeit erkannt ist, kann erfahrungsmässig auf vollkommen legalem und solidem Boden nur zum geringeren Theil selbstständigen Privatunternehmungen überlassen werden. Die natürliche Abhängigkeit solcher Zweigbahnen von den Hauptverkehrslinien, an welche sie anschliessen, die beschränkten Aussichten auf einen rentablen Betrieb derselben bieten für die Speculation nur äusserst selten einen Anreiz, so dass in den meisten Fällen die Ausführung derselben dem Unternehmer der anschliessenden Hauptbahnen überlassen bleibt, welche in dem von der Zweigbahn zu gewärtigen Verkehrszufluss die Ausgleichung des unzureichenden Ertrages der letzteren finden. Während der Staat in den letzten 3 Jahren in umfassendstem Masse für den Ausbau solcher Zweigbahnen in dem Verkehrsgebiete der fiscalischen Bahnen Sorge trägt, wird von den Privatbahnen die Zumuthung eines gleichen Vorgehens, sofern dasselbe auch nur die Möglichkeit eines vorübergehenden Rückganges der Dividende eröffnet, der Regel nach zurückgewiesen. Die Folge davon ist für manche der Aufhilfe dringend bedürftige Gebietstheile des Landes eine Verkümmerung, welche mit der Pflicht gleichmässiger Fürsorge des Staates für das gesammte Staatsgebiet auf die Dauer nicht vereinbar ist.

Auf dem Gebiete der Verkehrsleitung hat die Gegnerschaft gegen die Staatseisenbahnverwaltung ihren schärfsten Ausdruck gefunden. Mit der Erweiterung und geschlosseneren Gestaltung des Verwaltungsgebietes der Staatseisenbahnen musste die vielfach in widersinniger Concurrenz hervortretende Selbstständigkeit der einzelnen Staatsbahnverwaltungen in der Leitung des Verkehrs eine Einschränkung erleiden. Um den Staatsbahnen den ihnen gebührenden, bis dahin aber vielfach entzogenen Antheil an dem Verkehr zu sichern und die gegenseitige Concurrenz der fiscalischen Linien zu beseitigen, musste die gesammte Verkehrsleitung nach dem Gesichtspunkte der Solidarität aller für Rechnung des Staates betriebenen Linien einer einheitlichen Regelung unterzogen werden. Wenngleich hierbei überall das öffentliche Interesse zunächst und in erster Linie massgebend sein musste, so ergab sich doch in so weit, als dasselbe bei der Leitung der Transporte und der Vertheilung auf die verschiedenen Routen, nicht berührt wurde, gegen den früheren, den Staatsbahnen vielfach ungünstigen Zustand eine grössere Betheiligung derselben an dem directen Verkehr (vgl. die Mittheilungen in der Denkschrift, betr. die bisherigen Erfolge der Erweiterung und Consolidation des Staatsbahnbesitzes Session 1880/81 des Hauses der Abgeordn.) Es kann nicht befremden, dass die hierdurch einzelnen Privatbahnen erwachsenden Verluste bisheriger Verkehrseinnahmen dem heftigen Widerspruch der betheiligten Verwaltungen begegneten. Mittel der verschiedensten Art sind von Privatbahnen zur Anwendung gebracht, um sich den Besitz der streitigen Verkehre zu erhalten. Nicht eine den veränderten Verhältnissen entsprechende Revision der vormaligen Verkehrsleitung, sondern eine Vergewaltigung der Privatbahnen durch das Uebergewicht der Staatsbahnen wollte man in dem Vorgehen derselben erkennen. Während es früher völlig unbedenklich gefunden wurde, dass die Transporte von jeder Verwaltung auf den eigenen Linien so weit gefahren werden, als es in ihrem Interesse entsprechend angänglich ist, und von diesem Grundsatz in der Concurrenz gegen die Staatsbahnen rücksichtslos Gebrauch gemacht wurde, wollte man es jetzt als einen unerhörten und ungerechtfertigten Gewaltact bezeichnen, dass von den Staatsbahnen nunmehr der ihnen gebührende Antheil an dem Verkehr in Anspruch genommen wurde. Weit entfernt, von ihren grösseren Machtmitteln den vollen Gebrauch zu machen, hat die Staatsbahnverwaltung nicht Anstand genommen, die wirklich leistungsfähigen und concurrenzberechtigten Routen an dem Concurrenzverkehr zu betheiligen. Immerhin aber sind durch die Ausscheidung unwirthschaftlicher Concurrenzen und durch die der Billigkeit und dem Verkehrsinteresse entsprechend neugeordnete Verkehrstheilung manchen Privatbahnen Verluste erwachsen, welche von den Actionären um so schwerer empfunden wurden, als sie den auf eine künftige Verstaatlichung gerichteten Hoffnungen nicht günstig waren.

So unleidlich dieser Zustand gegenüber den im Eigenbetriebe der Gesellschaft stehenden Privatbahnen erscheint, so hat derselbe bei solchem vom Staate für Rechnung der Gesellschaften verwalteten Privatbahnen, deren Linien mit den für Staatsrechnung verwalteten Bahnen concurriren, in vieler Hinsicht noch bedenklichere Seiten. In der Begründung des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat (Druckschriften des Hauses der Abgeordneten 1879/80) sind die Unzuträglichkeiten eines solchen Verhältnisses offen ausgesprochen. Je mehr die die Linien eines solchen Unternehmens mit den im fiscalischen Betriebe stehenden Linien sich berühren und im Gemenge liegen, desto mehr wird die Collision der Pflichten hervortreten, durch welche die Stellung des Staates als Verwalter entgegengesetzter Interessen eine überaus schwierige wird. Wie soll überdies der Staat von der ihm zustehenden Aufsichtsgewalt solchen Unternehmungen gegenüber Gebrauch machen, wenn jede Anwendung von Zwangsmitteln ebensowohl dem fiscalischen Interesse, wie den öffentlichen Interessen des Allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung zu Gute kommt! Was von der einen Seite als voll berechtigt, als geboten durch die pflichtmässige Fürsorge des Staates für die Wahrung der ihm anvertrauten öffentlichen Interessen verlangt wird, wird von der anderen Seite als eine Vergewaltigung, als Rechtsverletzung bezeichnet. Die Differenz der Auffassungen, welche bei den vorigjährigen Verhandlungen über den Erwerb der Rhein-Nahebahn für den Staat hervorgetreten ist, hat die schweren Missstände, welche mit der Fortdauer solcher Verhältnisse verbunden sind, in grellem Lichte gezeigt.

Wenn sonach für die Ordnung des inländischen Eisenbahnwesens in seiner Gesammtheit die Unvollkommenheit der bestehenden Zustände in die Augen fällt und die Nothwendigkeit, nicht auf halbem Wege stehen zu bleiben, selbst demjenigen einleuchten muss, dessen grundsätzliche Auffassung des wirthschaftlichen Lebens dem Staatsbetriebe ein so weites Gebiet nur ungern einräumen möchte, so ist andererseits auch innerhalb des enger begrenzten Gebietes der Staatseisenbahnverwaltung die Ausbildung eines einheitlich geregelten Betriebssystems in vollkommener Weise nicht zu erreichen, so lange an den zahlreichen Berührungspunkten mit den nicht fiscalischen Linien den gesonderten Interessen der verschiedenen Eigenthümer Rechnung zu tragen ist. Gerade in der jüngsten verflossenen Zeit, welche in die seit langen Jahren stagnirenden Verkehrsverhältnisse neue Bewegung gebracht hat, sind die Mängel der Transportzustände in den grossen Industriebezirken des Landes und die Wege, auf welchen Abhülfe zu suchen ist, offenbar geworden.

Jede durchgreifende Reform begegnet naturgemäss in der Uebergangsperiode besonderen Schwierigkeiten. Um die nach dem Gesichtspunkte der Concurrenz ausgebildeten Betriebsordnungen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen durch ein einheitlich geregeltes Betriebssystem zu ersetzen, bedurfte es einer wesentlichen Umgestaltung in der Verwaltung, in dem Betriebe und in den baulichen Einrichtungen der vereinigten Bahnen. Die mit einer Massregel von solcher Tragweite verbundenen Schwierigkeiten mussten aber eine erhöhte Bedeutung und einen zeitweise nicht unbedenklichen Umfang durch den Umstand gewinnen, dass die Durchführung der Massregel gerade in die Zeit eines ausserordentlichen, unerwarteten und rapiden Verkehrsaufschwunges fiel. Nach den vorliegenden Berichten über den Umfang der Kohlenförderung im Ruhrrevier berechnete sich die Steigerung schon im dritten Quartale 1881 auf nahezu 10 pCt. gegenüber dem Vorjahre. Dieselbe entspricht einer vermehrten Production auf dem gesammten Gebiete der Montanindustrie. Die hierdurch bedingte erhöhte Transportleistung der Eisenbahnen begegnete gleichzeitig den Anforderungen, welche die umfangreichen Getreide-, Kartoffel- und Rübentransporte neben der jährlich wiederkehrenden Bestellung der Wintervorräthe während der drei letzten Monate des verflossenen Jahres an die Eisenbahnen gestellt haben. Ein solcher Verkehrsaufschwung ist in den Kreisen des Handels und der Industrie ebenso wenig, wie von den Eisenbahnverwaltungen vorhergesehen worden. In einem auf Vermehrung des Wagenparks der Staatsbahnen gerichteten Antrage eines der angesehensten industriellen Vereine des Landes aus dem Januar 1880 wurde die voraussichtliche Transportaufgabe der Eisenbahnen im Ruhrrevier für das laufende Jahr auf die tägliche Gestellung von 13 000 Halbladungen veranschlagt, während die effective Gestellung dieses Mass weit übersteigt, gleichwohl aber nicht unerheblich hinter dem Bedarf zurückgeblieben ist. Mit einer veränderten Organisation, einer veränderten Betriebsaufgabe und in vielen Beziehungen geänderten Betriebseinrichtungen standen die Verwaltungen der Rheinischen Bahnen einer Anforderung gegenüber, deren Höhe über alle Erwartungen hinausging. Die Reorganisation der Verwaltung hatte zugleich eine Verschiebung in dem Personal der höheren Beamten zur Folge gehabt, so dass ein Theil der betreffenden Beamten mit dem ihnen angewiesenen neuen Wirkungskreise noch nicht völlig vertraut geworden war. Auch das Personal der niederen Beamten in seiner bisherigen Gewöhnung an eine nach dem Gesichtspunkte der Concurrenz der früher getrennten Linien ausgebildete Betriebsordnung hatte sich in das neue System des einheitlich geregelten Betriebes der nunmehr vereinigten Bahnen noch nicht in erwünschtem Masse finden können. Die weitaus grösste Schwierigkeit aber musste aus dem Umstande erwachsen, dass die bauliche Einrichtung der Bahnhöfe und der früher getrennten Geleissysteme der Rheinischen Bahnen noch fast unverändert in dem Zustande verblieben war, in welchem sie bei der Uebernahme aus dem Gesellschaftsbetriebe sich befand. Die Vereinigung der bisher getrennten Concurrenzbahnhöfe, — der Umbau eines Theiles derselben und zwar gerade der grössten und hauptsächlich belasteten Bahnhöfe, — die bessere Verbindung der früheren Concurrenzlinien, um den Uebergang zu erleichtern und die kürzesten und leistungsfähigsten Routen aus den vereinigten Strecken zu bilden, — eine Vermehrung der Geleise auf manchen Linien, um eine möglichst gleichmässige und zweckentsprechende Belastung der einzelnen Routen zu ermöglichen, — kurz eine neue und rationelle Gliederung in der baulichen Anordnung des dicht verflochtenen Netzes der Rheinischen Bahnen im Ruhrgebiet ist die unerlässliche Voraussetzung für die Herstellung und Ausbildung eines leistungsfähigen, einheitlich geregelten Betriebssystems. Für die Ausarbeitung der Projecte zu so umfassenden baulichen Aenderungen, für die zu der Ausführung erforderliche Geldbewilligung, geschweige denn zu der Ausführung selbst war die seit Uebernahme der Bahnen verflossene kurze Zeit selbstverständlich nicht ausreichend. Ueberdies war der Zeitpunkt für die Ausführung einer so umfangreichen und schwierigen Aufgabe noch nicht gekommen. So lange die für Rechnung der Gesellschaft verwalteten, mit den im fiscalischen Betriebe stehenden Strecken im dichten Gemenge liegenden Linien der Bergisch-Märkischen Bahn noch nicht auf den Staat übergegangen sind, steht die Verschiedenheit der Interessen auch jeder durchgreifenden Umgestaltung der baulichen Einrichtung des Gesammtnetzes hindernd entgegen. Die Staatseisenbahnverwaltung war daher ausser Stande, die bauliche Anlage der Bahnstrecken wie der Bahnhöfe dem neuen Betriebssystem zu aptiren. Mit unzureichenden Mitteln unter der Einwirkung der Unzuträglichkeiten einer sich naturgemäss nur langsam vollziehenden Uebergangsperiode hatte sie eine in diesem Umfange nicht erwartete Aufgabe zu lösen, so dass die Leistungsfähigkeit des neuen Systems der einheitlichen Ordnung des Betriebes auf eine schwere Probe gestellt wurde. Gleichwohl wird eine unbefangene Prüfung das Zeugniss nicht verweigern dürfen,

dass die Probe bestanden ist. Wenngleich die vielfach über das Mass der Berechtigung hinaus gesteigerten Klagen noch kaum verhallt sind, so hat doch bereits die Einsicht Raum gewonnen, dass bei der Ungunst der Verhältnisse Seitens der Verwaltung in der That das Mögliche geleistet ist. Dank der erhöhten Leistungsfähigkeit, welche durch die Vereinigung des Wagenparks aller für Staatsrechnung verwalteten Bahnen und durch eine einheitliche Wagendisposition für das gesammte Verwaltungsgebiet erreicht worden ist, sind die Schwierigkeiten in der Hauptsache in nicht zu langer Zeit überwunden worden. Im Ruhrrevier, wo die Klagen über ungenügende Wagengestellung am lebhaftesten hervorgetreten sind, ist es thatsächlich gelungen, während der Periode vom 8. bis 15. December 1881 die tägliche Wagenstellung auf die Höhe von 16 091 Halbladungen zu bringen, während die Durchschnittsleistung der gleichen Zeitperiode des Vorjahres sich auf 14 311, diejenige des Jahres 1879 auf 13 636 Halbladungen bezifferte. Im Monat November erhob sich die Maximalleistung zeitweise auf 18 393 Halbladungen, während dieselbe im Vorjahre nur die Zahl von 15 405, 1879 sogar nur die Zahl von 15 122 erreichte. Wenn die bis zu solcher Höhe gesteigerte Transportleistung, den in den Kreisen der Industrie selbst veranschlagten Bedarf weit übersteigend, dennoch zeitweise hinter den wirklichen Anforderungen zurückgeblieben ist, so kann zwar das Bedürfniss einer Vermehrung des Wagenparks nicht von der Hand gewiesen, wohl aber der Vorwurf, dass die zeitweise ungenügende Leistung in dem Mangel genügender Voraussicht oder in der Unzulänglichkeit des neuen Betriebssystems ihren Grund habe, abgelehnt werden. Nicht in dem System selbst, sondern in der Ungunst der Verhältnisse, vor Allem in dem Umstande, dass die Reform nur in unvollkommener Weise und in beschränktem Umfange ausführbar war und deshalb zur vollen Wirkung nicht gelangen konnte, liegt der Grund, dass es bis jetzt noch nicht möglich gewesen ist, die Leistungsfähigkeit der einheitlich verwalteten Bahnen in ihrem ganzen Umfange zur Entfaltung zu bringen.

Alle diese Erwägungen drängen darauf hin, die aus dem Fortbestande grosser Privatbahnen erwachsenden Hindernisse einer einheitlichen Betriebsordnung sobald als möglich zu beseitigen.

In der Begründung des Gesetzentwurfs über die erste Serie der für den Staat zu erwerbenden Privatbahnen ist die Nothwendigkeit eines allmäligen und planmässigen Vorgehens durch den Hinweis auf den Umfang einer so grossartigen Reform, auf die finanziellen und administrativen Schwierigkeiten ihrer Durchführung gerechtfertigt worden. Nach der von der Königlichen Staatsregierung unter Zustimmung der Landesvertretung abgegebenen Erklärung wurde die erste Serie mit den damaligen Bewerbungen als abgeschlossen bezeichnet und die Nothwendigkeit ausdrücklich betont, dass zunächst der Effect dieser grossen Operation für das Staatsinteresse, das wirthschaftliche sowohl wie das finanzielle, nach allen Seiten hin gesichert werden müsse, bevor mit neuen Erwerbungen vorzugehen sei. Um dieses Ziel schnell und sicher zu erreichen, hat die Regierung mit der Uebernahme der Verwaltung der in ihren Besitz übergegangenen Bahnen alle Kräfte aufgeboten. In der Denkschrift, betreffend die bisherigen Erfolge der Erweiterung und Consolidation des Staatseisenbahnbesitzes, welche in der vorigjährigen Session dem Landtage vorgelegt ist, sind im Anschluss an die Ausführungen in der Begründung des die ersteren Erwerbungen betreffenden Gesetzentwurfs die Ergebnisse der Reorganisation in dem Betriebe und der Verwaltung der vereinigten Bahnen eingehend erörtert worden. Weitere Mittheilungen sind in dem diesjährigen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes 1880/81 enthalten. Ueberblickt man den Gesammterfolg der Reform, soweit dieselbe bisher zur Ausführung gebracht ist, so kann es einem begründeten Zweifel nicht mehr unterliegen, dass die Voraussetzungen erfüllt sind, von welchen die weitere Durchführung der Staatseisenbahnpolitik abhängig gemacht ist, und dass alle Bedenken sowohl gegen die Berechtigung der eingeleiteten Reform, wie gegen die Opportunität der Weiterführung haltlos sind.

Durch den Umtauch von Actien und Prioritätsobligationen der verstaatlichten Bahnen ist bis jetzt ein Gesammtbetrag von Staatsschuldverschreibungen in Höhe von mehr als 420 000 000 ℳ. zur Ausgabe gelangt, ohne dass der Cours der letzteren irgend welche nennenswerthe Schwankung gezeigt hat. Weder die bisherigen Emissionen, noch die Rücksicht auf die bevorstehende noch umfangreichere Emission hat den Staatscredit in irgend nachtheiliger Weise beeinflussen können. Ebenso wenig hat die Umwandlung des Actiencapitals in feste Rententitel irgend welche bedenkliche Verschiebungen in den Verhältnissen des Geldmarktes zur Folge gehabt.

Im Gegentheil scheinen die Verhältnisse des Geldmarktes seit der Einleitung der gegenwärtigen Staatseisenbahnpolitik eine wesentlich solidere Gestaltung anzunehmen. Die zeitweise Erregung, welche durch die Erwartung bevorstehender weiterer Verstaatlichungen auf dem Eisenbahnmarkt selbst herbeigeführt worden ist und ungeachtet wiederholter Erklärungen, dass zur Zeit weitere Bahnankäufe nicht in Aussicht genommen worden sind, zum Theil noch fortbesteht, ist dagegen lediglich eine begleitende Erscheinung solcher Operationen, welche an sich unvermeidlich erst mit dem Abschluss der letzteren ihr Ende erreicht.

Der finanzielle Erfolg der bisherigen Erwerbungen kann als ein in hohem Grade befriedigender bezeichnet werden. Für das Jahr 1879 berechnet sich der Gesammtgewinn für die Staatscasse — von den in den Betriebsrechnungen nicht zur Erscheinung kommenden Positionen abgesehen — auf 5 254 857 ℳ. (vergl. die in der vorigen Session vorgelegte Denkschrift), für das Jahr 1880 auf 14 905 138 ℳ. Für die Folge tritt der aus der Verstaatlichung der Staatscasse zufliessende Gewinn nicht mehr gesondert hervor, da mit der Reorganisation die für die Rechnungslage massgebenden Verwaltungsgebiete verschoben sind. Dagegen erhellt derselbe aus dem Gesammterträgniss der für Staatsrechnung verwalteten Bahnen, welches für das laufende Rechnungsjahr den etatsmässig veranschlagten Betrag von 150 756 000 ℳ. voraussichtlich nicht unerheblich übersteigen wird, während dasselbe nach dem Etatsvoranschlage für das Jahr 1882/83 auf 155 825 000 ℳ., mithin um 5 069 000 ℳ. höher, als für das Vorjahr angenommen ist.

Die beträchtlichen, dem Staate anheimgefallenen Extrafonds der betreffenden Gesellschaften im Gesammtbetrage von rot. 91 000 000 ℳ. haben die Mittel geboten, um dem Lande zu einer nicht unwesentlichen Erweiterung des Eisenbahnnetzes durch den Ausbau von Zweigbahnen, zur Melioration zurückgebliebener Landestheile und zur Verbesserung der bestehenden Verkehrswege zu verhelfen. Der Verschwendung des Nationalcapitals, welche in den Concurrenzbauten der verstaatlichten Privatbahnen hervortrat, ist Einhalt gethan und hierdurch ein Gesammtcapital von annähernd 84 000 000 ℳ. für eine nützlichere und wirthschaftlichere Verwendung erhalten worden.

Der wirthschaftliche Effect der Durchführung des Staatsbahnsystems liegt nicht allein in der Möglichkeit einer rationellen, planmässigen Verwendung des Nationalcapitals für den weiteren Ausbau des vaterländischen Eisenbahnnetzes, sondern vor Allem darin, dass die einheitliche Ordnung des Betriebes auf dem gesammten Gebiete der grossen Verkehrslinien eine bessere und wirksamere Pflege des Verkehrs ermöglicht. Die Bedeutung einer einheitlichen Verwaltungsorganisation, einer übereinstimmenden Ordnung des gesammten Betriebsapparates, eines in den Grundzügen einheitlichen, übersichtlichen und für alle Transportinteressen leicht verständlichen Frachttarifes, einer einheitlich geordneten Verkehrsleitung und einer einheitlicheren Disposition über die gesammten Transportmittel der inländischen Bahnen ist in der Begründung des Gesetzentwurfes über die erste Serie der Erwerbung von Privatbahnen eingehend dargelegt worden. In dem enger begrenzten Umfange des gegenwärtigen Gebietes der Staatseisenbahnverwaltung ist die Reform in diesem Sinne, soweit es die Zeit und die Verhältnisse gestatten, zur Durchführung gelangt.

Die Verwaltung ist in gleichmässiger Weise innerhalb des gesammten Gebietes organisirt. Die Abgrenzung der sachlichen Zuständigkeit zwischen den oberen und den niederen Verwaltungsbehörden ist nach dem Gesichtspunkte thunlichster Decentralisation geregelt. Für die örtliche Abgrenzung der Bezirke ist bei den Streckenbehörden (Betriebsämtern) im Wesentlichen der Betriebswechsel, bei den oberen Behörden (Directionen) dagegen vorzugsweise die Rücksicht bestimmend gewesen, jeder Verwaltung ein möglichst geschlossenes und für die volle Ausnutzung des Verwaltungsapparates genügend grosses Verkehrsgebiet zu überweisen. Durch eine solche naturgemässe Bildung der Verwaltungskörper sind feste und für das Publikum leicht zu übersehende Formen des äusseren Verwaltungsapparates gefunden. Praktisch hat sich die Organisation unbeschadet ihrer weiteren Ausbildung und Ergänzung für die besonderen Bedürfnisse einzelner Gebiete mit sehr starkem und concentrirtem Verkehr vollkommen bewährt. Sie ermöglicht eine prompte und wohl geregelte Verkehrs- und Betriebsleitung und hat sich sowohl für die Interessen des Verkehrs, wie für die Oeconomie der Verwaltung als zweckmässig erwiesen.

Für die Verkehrsleitung ist durch den Wegfall der früher gesonderten und divergirenden Interessen der einzelnen Verwaltungen die Möglichkeit einer besseren Pflege des Verkehrs durch die Erweiterung der directen Expeditionen, durch die Beseitigung der Ueberfuhrgebühren im Wechselverkehr der alten und neuen Linien, durch die Ausscheidung der unwirthschaftlichen Umwegstransporte und aller derjenigen Complicationen in der Instradirung und Verkehrstheilung, welche die Berücksichtigung der Sonderinteressen der einzelnen Bahnen mit sich brachte, geschaffen worden. Durch die zum grossen Theil durchgeführte Herstellung eines in seiner Anordnung und in seinen Grundlagen einheitlichen Gütertarifs für den gesammten Bereich der Verwaltung wird dem Publikum die Orientirung über die Frachtsätze in den verschiedenen Verkehrsrelationen wesentlich erleichtert. An die Stelle der in zahlreichen Bänden enthaltenen früheren Tarife für die Local- und Wechselverkehre der einzelnen Verwaltungen sind die neuen, auf einheitlicher, leicht zu übersehender Anordnung beruhenden Staatsbahntarife getreten, nach welchen die Frachtberechnung auch für den Unkundigen mit

leichter Mühe zu gewinnsn ist, indem durch den Kilometerzeiger die Entfernungen, durch die Frachttabellen die Frachtsätze für jede kilometrische Entfernung angegeben werden, so dass durch die einfache Multiplication des Gewichtes mit der Frachteinheit die Gesammtfracht sich berechnet. Eine grosse Menge von Ausnahmetarifen ist bei der neuen Gestaltung entbehrlich geworden. Während für die Rohproducte, deren Massenvertrieb auf weite Entfernung die unerlässliche Voraussetzung für den wirthschaftlichen Aufschwung der Industrie bildet, die Streckenfracht für grössere Entfernungen stufenweise ermässigt ist, hat zugleich eine wesentliche Erleichterung des kleinen Verkehrs durch eine Abstufung der festen Expeditionsgebühr mit abnehmender Entfernung Statt gefunden. An der Hand einer guten und zuverlässigen Statistik, welche in der Vorbereitung begriffen ist, und unter der Mitwirkung der hervorragendsten Kräfte des Verkehrslebens wird es allmälig gelingen, die vielfach in verworrener und willkürlicher Gestaltung aufgewachsenen Transportzustände der inländischen Bahnen auf einfachere Basen zurückzuführen, Veraltetes und Entbehrliches auszuscheiden und in gerechter, gleichwägender Berücksichtigung aller Zweige des wirthschaftlichen Lebens in den Eisenbahnen ein leistungsfähiges, dienstbereites Werkzeug für die Vermittlung des grossen wie des kleinen Verkehrs zu schaffen. Bereits hat die verbesserte Einrichtung über die Grenzen der Staatsbahnverwaltung hinaus in vielen Verkehren Eingang gefunden und berechtigt mit der künftigen Durchführung des Staatsbahnsystems zu der Hoffnung, dass in nicht zu ferner Zeit mit der labyrinthischen Verwirrung in den Tarifzuständen der Vergangenheit endlich abgeschlossen werde.

Auch in der Betriebsleitung ist innerhalb des Bereiches der Staatsbahn-Verwaltung Vieles besser geworden. Durch die Vereinigung des Wagenparks der Staatsbahnen, die Beseitigung der bisherigen Beschränkungen in der gegenseitigen Wagenbenutzung, die vereinfachte Disposition und die Ausgleichung zwischen Bedarf und Bestand innerhalb des gesammten Gebietes ist sowohl eine bessere Wagenausnutzung, wie eine erhöhte Leistungsfähigkeit in der Wagengestellung erreicht worden. In den Herbst- und Wintermonaten des Jahres 1880/81 ist der gegen das Vorjahr erheblich gesteigerte Verkehr mit dem vorhandenen Wagenpark anstandslos bewältigt worden. Wenn für das laufende Jahr das Ergebniss Angesichts eines ausserordentlichen und unerwarteten Verkehrsaufschwunges ein gleich günstiges nicht gewesen ist, so ist doch die Ziffer der Leistungsfähigkeit wiederum beträchtlich gestiegen. Dass ungeachtet der zeitweise eingetretenen Transportschwierigkeiten die neue Einrichtung sich als eine zweckmässige und wirksame Verbesserung erwiesen hat, kann ebenso wenig bezweifelt werden, als nach den unter Betheiligung aller Interessenten erwogenen und getroffenen Anordnungen eine Wiederkehr der nunmehr beseitigten Verlegenheiten zu besorgen ist, sobald durch die Annahme des gegenwärtigen Gesetzentwurfs dem Staate für die Durchführung seiner Reformen der Weg frei gemacht ist.

Die Umgestaltung des Fahrplans der Personenzüge ist wesentlich durch die Rücksicht auf eine bessere Pflege des Localverkehrs, auf verbesserte Verbindungen und Anschlüsse zwischen den früheren Concurrenzrouten und auf die Beseitigung des lediglich durch Concurrenzinteressen bedingten an sich unwirthschaftlichen Transportaufwandes bestimmt worden. Die in der mehrgedachten vorjährigen Denkschrift erwähnten wichtigeren Aenderungen im Fahrplanwesen haben sich als durchaus zweckmässig erwiesen. Weitere Erleichterungen sind im Laufe des Jahres hinzugekommen, so dass eine erhebliche Zahl von Städten und bedeutenderen Ortschaften, welche unter der Ungunst der Verhältnisse bisher gelitten haben, durch verbesserte Verbindungen aus ihrer ungünstigen Lage befreit sind.

Verkehrserleichterungen aller Art sind im Personen- und Güterverkehr in grosser Zahl zur Einführung gekommen. Die auf S. 43 bis 45 jener Denkschrift enthaltenen Mittheilungen sind durch weitere Angaben in dem Betriebsbericht für das Jahr 1880/81 vervollständigt worden. Manche berechtigte Klage über unnöthige Belästigung des Publikums, über kleinlichen Eigennutz der Verwaltungen ist in Folge der getroffenen Anordnungen verstummt. Allerdings sind viele der Reformen, welche die wohlthätige Einrichtung einer einheitlichen Regelung dem Publikum erkennbar machen werden, namentlich auf den früheren Concurrenzbahnhöfen, von einer baulichen Umgestaltung der vorhandenen Bahnhofsanlagen abhängig.

Auch darf hier nicht übersehen werden, dass die Vereinfachung des Dienstes, welche aus den detaillirten Mittheilungen auf S. 46 bis 60 der vorigjährigen Denkschrift hervortritt, nicht lediglich eine finanzielle, sondern zugleich eine eminent wirthschaftliche Bedeutung hat. Nicht allein in der besseren Pflege des Verkehrs, in der Beseitigung von Missständen aller Art, in der gleichmässigen und gerechten Berücksichtigung aller Transportinteressenten und aller Zweige des wirthschaftlichen Lebens, sondern vor Allem auch darin besteht der wirthschaftliche Effect der eingeleiteten Reform, dass das Höchste und Beste mit den geringsten Mitteln erreicht wird. Die Beseitigung der unnöthigen Verschwendung im Bau und Betriebe, wie dieses das Concurrenzsystem mit sich brachte, und die Realisirung der Ersparnisse des einheitlichen Betriebes gewähren dem Staate die Mittel für solche Verbesserungen und Erweiterungen, die ohne entsprechenden Kostenaufwand nicht möglich sind. Die Zahl der Stationen und Haltestellen ist seit der Uebernahme der verstaatlichten Bahnen um 48 vermehrt worden und viele langjährige Wünsche der Interessenten bezüglich verbesserter localer Einrichtungen und Anlagen konnten zu Lasten der laufenden Betriebsausgabenfonds befriedigt werden. Auch würde die Inanspruchnahme des Staatscredits für den Ausbau und die Erweiterung des Staatsbahnnetzes, soweit die mit den verstaatlichten Bahnen überkommenen Fonds hierfür nicht ausreichen, Bedenken begegnen können, wenn es nicht gelungen wäre, die in der Begründung des Regierungsentwurfs für das Gesetz vom 20. December 1879 im Einzelnen in Aussicht gestellten grossen Ersparnisse auch im Einzelnen zu realisiren. Die Anerkennung des finanziellen Effectes der grossen Reform enthält daher in soweit zugleich die Anerkennung ihres wirthschaftlichen Effectes.

Es wird sonach ein Zweifel darüber nicht bestehen können, dass die Reform in dem Umfange, in welchem sie bis jetzt hat zur Durchführung gelangen können, sich vollkommen bewährt hat, — dass die noch bestehenden, in den Transportverhältnissen der letzten Monate zeitweise schärfer hervorgetretenen Missstände weit entfernt, die Zweckmässigkeit der Reform in Frage zu stellen, vielmehr den Beleg für ihre hohe Bedeutung und ihre heilsame Wirkung zu geben, — dass endlich gerade diese aus den Unzuträglichkeiten einer Uebergangsperiode, den Unvollkommenheiten einer nur theilweise und in beschränktem Umfange durchgeführten Umgestaltung erwachsenden Schwierigkeiten auf die Nothwendigkeit eines thunlichst baldigen Abschlusses hindeuten, um die volle Wirkung des neuen Systems zur Erscheinung zu bringen.

Getreu der von ihr vertretenen, von dem Lande gebilligten Eisenbahnpolitik muss es die Regierung nicht nur als angänglich, sondern als ihre Pflicht erkennen, der Durchführung des Staatsbahnsystems ungesäumt weiteren Fortgang zu geben.

Als die Aufgabe der nächsten Action dieser Politik muss die Erwerbung derjenigen Privatbahnen angesehen werden, bei welchen die Unzuträglichkeiten der getrennten und divergirenden Interessen, welche der eigentlichen Ordnung in dem gemeinsamen Verkehrsgebiet entgegenstehen, am schärfsten hervorgetreten sind, und deren Einverleibung die weitestgehende und wirksamste Entwickelung der betheiligten wirthschaftlichen Interessen und Einschränkung eines irrationellen Concurrenzbetriebes zu verbürgen geeignet erscheinen. (Fortsetzung folgt.)

Zum Etat der Preussischen Staatsbahnverwaltung.

Aus den allgemeinen Erläuterungen zum Etat der Preussischen Eisenbahnverwaltung für das Jahr vom 1. April 1882 bis dahin 1883, der uns heute vorliegt, entnehmen wir Folgendes: Die Gesammtbetriebslänge der für Staatsrechnung verwalteten, im öffentlichen Verkehr befindlichen Bahnstrecken betrug beim Beginn des Etatsjahres 1881/82 zusammen 11 613,54 km. Dazu treten an neuen Strecken, welche im Laufe des Etatsjahres dem Betriebe übergeben worden sind, beziehungsweise werden, zusammen 145,90 km. Die Gesammtlänge der mit dem Beginn des Etatsjahres 1882/83 für den öffentlichen Verkehr im Betriebe befindlichen, für Staatsrechnung verwalteten Bahnstrecken stellt sich daher auf im Ganzen 11 759,44 km. Im Etatsjahr 1882/83 werden sodann voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden zusammen 118,20 km. Hiernach werden am Ende des Etatsjahres 1882/83 für öffentlichen Verkehr im Betriebe sein überhaupt 11 877,64 km. Ausserdem werden für Rechnung des Staates Zweigbahnen nach Gruben und industriellen Etablissements mit zusammen 153,190 km Betriebslänge, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, betrieben. Den unter den verschiedenen Etatstiteln für das Jahr 1882/83 veranschlagten Einnahmen und Ausgaben sind überall die im Etat 1881/82 vorgesehenen Beträge gegenübergestellt. Von einer Vergleichung mit den wirklichen Ergebnissen des Rechnungsjahres vom 1. April bezw. 1. Januar 1880 bis Ende März 1881 hat jedoch Abstand genommen werden müssen, weil dieselbe in Folge der anderweiten Eintheilung der Verwaltungsbezirke, sowie mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Rechnungsperioden bei den verstaatlichten Bahnen und die Abweichungen des gegenwärtigen Etatsschemas von dem bei den letzteren Bahnen im Jahre 1880/81 eingehaltenen Buchungsverfahren ein zutreffendes Bild nicht ergeben haben würde. Der Veranschlagung der Betriebseinnahmen und Ausgaben sind im Allgemeinen die wirklichen Ergebnisse des Jahres 1880/81 bezw. 1880 zu Grunde gelegt worden. Dabei sind die zur Zeit der Etatsaufstellung herrschenden Verkehrsverhältnisse, sowie die auf die weitere Entwickelung derselben voraussichtlich einwirkenden Umstände entsprechend berücksichtigt worden. Bezüglich der neuen Linien ist, wie in früheren Jahren, die Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben unter Vergleichung mit den Betriebsergebnissen anderer in analogen Verhältnissen befindlichen Bahnen während des ersten Betriebsjahres und unter Berücksichtigung

der besonderen Verhältnisse der einzelnen Strecken nach überschläglicher Berechnung bewirkt worden. Danach betragen die Einnahmen:

	im Ganzen	pro Kilometer mittlerer Betriebslänge
im Jahre 1882/83	363 395 000 M	30 876,12 M
„ „ 1881/82	351 390 000 „	30 128,17 „
mithin im Jahre 1882/83 mehr	12 005 000 M	747,95 M
Die ordentlichen Betriebsausgaben betragen:		
im Jahre 1882/83	207 570 000 M	17 636,34 M
„ „ 1881/82	200 634 000 „	17 202,36 „
mithin im Jahre 1882/83 mehr	6 936 000 M	433,98 M
Der Ueberschuss beträgt:		
im Jahre 1882/83	155 825 000 M	13 239,78 M
„ „ 1881/82	150 756 000 „	12 925,81 „
mithin im Jahre 1882/83 mehr	5 069 000 M	313,97 M

Die Erträgnisse der Main-Neckarbahn und der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn, welche nicht unter Preussischer Verwaltung stehen, sind bei den vorstehenden Angaben ausser Betracht gelassen, weil bezüglich dieser Eisenbahnen nur der dem Staate zustehende Antheil an dem Reinertrage im Etat zur Erscheinung kommt. Im Einzelnen wird unter Bezugnahme auf die vorerwähnten speciellen Erläuterungen zu den Betriebseinnahmen und Ausgaben bemerkt: I. Einnahmen: Die Steigerung der Einnahmen gegenüber der Veranschlagung des Jahres 1881/82 um 12 005 000 M beruht theils auf der in Aussicht stehenden Erweiterung des im Betriebe befindlichen Bahnnetzes, vorzugsweise aber auf den günstigen Ergebnissen des Abschlusses für das Jahr 1880/81 und der erfreulichen Entwickelung des Verkehrs in den verflossenen Monaten des laufenden Rechnungsjahres. 1. Bei der Veranschlagung der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr (Tit. 1 und 2) ist im Allgemeinen bezüglich der älteren Betriebsstrecken von den wirklichen Ergebnissen des Jahres 1880/81 ausgegangen. Dabei sind jedoch die voraussichtlichen Verkehrssteigerungen, welche sich aus dem inzwischen erfolgten festeren Zusammenschluss der für Staatsrechnung verwalteten Bahnlinien und der dadurch ermöglichten rationelleren Verkehrsleitung ergeben werden, auf Grund vorsichtiger Schätzung in Berücksichtigung gezogen worden. Bei den neueren Bahnstrecken sind, wie dies auch bisher in solchen Fällen geschehen ist, die Ergebnisse anderer unter ähnlichen Verhältnissen betriebener Linien in den ersten Betriebsjahren zu Grunde gelegt worden. Inwieweit noch andere Momente bei der Veranschlagung der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr in Betracht gekommen sind, geht aus den Specialerläuterungen zu den Etats der einzelnen Directionen hervor. Die Gesammtsumme der Einnahmen aus dem Personenverkehr stellt sich hiernach auf 97 420 000 M, aus dem Güterverkehr auf 241 470 000 M, während dieselbe für das Jahr 1881/82 auf 92 851 400 M bezw. 236 003 600 M veranschlagt ist. II. Ausgaben: Die Vermehrung der Betriebsausgaben gegenüber der Veranschlagung des Jahres 1881/82 um 6 035 000 M wird zum grossen Theil durch die Erhöhung des Normalgehaltsatzes der Eisenbahnsecretäre und durch die Berücksichtigung derjenigen Einkommenverbesserungen herbeigeführt, welche den mit den neu erworbenen Bahnen überkommenen Beamten zu gewähren sind, um die im Vergleich zu den Besoldungsverhältnissen der Beamten der älteren Staatseisenbahnen bestehenden Ungleichheiten allmälig zu beseitigen. Ausserdem aber beruht die Steigerung der Ausgaben hauptsächlich in dem Umstande, dass für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel, sowie für die Unterhaltung der Bahnanlagen zum Theil mit Rücksicht auf die Einstellung der Werthe der noch verwendbaren alten Materialien höhere Summen zu veranschlagen waren. B. Privateisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist. Von den im Etat für das Jahr 1881/82 aufgeführten Privateisenbahnen waren für das Jahr 1882/83 ausser Betracht zu lassen: 1. bei den Einnahmen die Eisenbahnen von Neustadt nach Oldenburg und bezw. von Kiel über Eckernförde nach Flensburg, für welche in Folge der Betriebseröffnung im Laufe des Jahres 1881/82 Einnahmen an Bauzinsen nicht mehr in Ansatz kommen; 2. bei den Ausgaben die Posen-Thorn-Bromberger, die Ruhr-Sieg und die Stargard-Posener Eisenbahn, da für dieselben nach den Ergebnissen des Jahres 1880 Ansprüche aus der staatsseitig übernommenen Zinsgarantie im Jahre 1882/83 voraussichtlich nicht geltend zu machen sind. Im Uebrigen sind der Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben, soweit nicht specielle Berechnungen angestellt werden konnten, wie in den Vorjahren die Ergebnisse des letztvergangenen Jahres zu Grunde gelegt und danach die Einnahmen auf 4 999 395 M, die Ausgaben auf 1 669 328,50 M veranschlagt, so dass sich ein Ueberschuss von 3 330 066,50 M ergiebt, welcher den im Etat 1881/82 vorgesehenen Ueberschuss von 2 269 937,90 M um 1 060 128,60 M übersteigt. Das Gesammtergebniss stellt sich wie folgt: Die Gesammtsumme der ordentlichen Einnahmen und Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1882/83 stellt sich gegenüber der Veranschlagung für das Jahr 1881/82 wie folgt: Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1882/83	369 150 547 M
im Jahre 1881/82	356 542 000 „
mithin im Jahre 1882/83 mehr	12 608 547 M
die ordentlichen Ausgaben	
im Jahre 1882/83	266 687 286 M
im Jahre 1881/82	266 819 093 „
mithin im Jahre 1882/83 weniger	131 807 M
und der Ueberschuss	
im Jahre 1882/83	102 463 261 M
im Jahre 1881/82	89 722 907 „
mithin im Jahre 1882/83 mehr	12 740 354 M

Diesem Mehrüberschuss steht jedoch im Etat der Staatsschuldenverwaltung eine entsprechende Mehrausgabe und zwar von 5 869 101,70 M zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden gegenüber, da sich die hierzu erforderlichen Beträge von 59 335 728,19 M im Jahre 1881/82 auf 65 204 829,89 M erhöht haben. Der Mehrüberschuss reducirt sich demnach auf 6 871 252,30 M. Werden die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben mit in Betracht gezogen, so stellen sich die Ausgaben

im Jahre 1882/83 auf	270 615 786 M
im Jahre 1881/82 auf	276 341 543 „
mithin im Jahre 1882/83 weniger	5 725 757 M
und der Ueberschuss	
im Jahre 1882/83 auf	98 534 761 M
im Jahre 1881/82 auf	80 200 457 „
mithin im Jahre 1882/83 mehr	18 334 304 M

oder unter Berücksichtigung der vorerwähnten Mehrbelastung des Etats der Staatsschuldenverwaltung 12 465 202,30 M.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 23. Januar. (Politische Wochenschau. Der Verstaatlichungsgesetzentwurf. Veränderungen bei den technischen Beamten der Staatsbahnverwaltung. Gesetzentwurf, betreffend die Bildung der Eisenbahnräthe. Zur Durchführung der bisherigen Eisenbahnverstaatlichungen. Generalversammlung und Pensionscasse der Berlin-Anhalter Bahn. Berliner Stadtbahn. Bromberger Districtseisenbahnconferenz. Kiel-Eckernförde-Flensburg. Rhein-Nahebahn. Gebrauch der Preussischen Staatsbahnen an Oberbaumaterialien und Betriebsmitteln pro 1882/83. Stromregulirungen. Zugverspätungen im November 1881. Saal-Eisenbahn. Deutsche Waggonbauanstalten.)

Die vorige Woche war die vorletzte Arbeitswoche des Reichstags in der laufenden Session. Ausser dem Endabschluss vorberathener Gesetzentwürfe, für die das Resultat im Voraus feststeht, wird namentlich der Schluss des Budgets den Rest der Zeit ausfüllen. Am 18. trat das Haus in die Verhandlung über den von dem Abgeordneten Buhl eingebrachten Antrag über die Unfallversicherung der Arbeiter ein, der nach längerer Debatte, in welcher von verschiedenen Seiten die Mängel des Entwurfs scharf hervorgehoben wurden, einer Commission von 21 Mitgliedern übergeben wurde. Die Vorlage betreffend den Hamburger Zollanschluss wurde am 20. und 21. in zweiter Lesung berathen und heute definitiv genehmigt. Die Verhandlungen des Landtags beschränkten sich im Wesentlichen auf die Constituirung der beiden Häuser. Das Herrenhaus wählte in der Sitzung vom 14. d. M den Herzog von Ratibor zum Präsidenten, die Herren Graf von Arnim-Boitzenburg und Dr. Beseler zu Vicepräsidenten. In das Präsidium des Abgeordnetenhauses wurden am 16. die Herren von Köller, Freiherr von Heeremann und Stengel gewählt. Am 18. brachte der Finanzminister den Staatshaushaltsetat ein. Von den dem Landtage bereits zugegangenen Vorlagen nehmen an Wichtigkeit die Gesetzentwürfe, betreffend Abänderung der kirchenpolitischen Gesetze und betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen, über welchen wir weiter unten eingehender berichten, die erste Stelle ein. Gleichzeitig sind dem Abgeordnetenhause die Vorlagen betreffs der Schaffung finanzieller Garantien bei der Uebernahme der Privatbahnen durch den Staat und der Errichtung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnrathes zugegangen, welche sich im Wesentlichen als eine Reproduction der Entwürfe darstellen, welche dem Abgeordnetenhause bereits in der verflossenen Session vorgelegt waren und in der Commission begraben wurden.

In dem „Entwurf eines Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat“, welcher am 20. cr. dem Abgeordnetenhause vorgelegt worden ist, sucht die Königliche Staatsregierung die Ermächtigung nach, zur Verwaltung und zum Betriebe 1. der Bergisch-Märkischen, 2. der Thüringischen, 3. der Berlin-Görlitzer, 4. der Cottbus-Grossenhainer, 5. der Märkisch-Posener und 6. der Rhein-Nahe-Eisenbahn, indem zugleich die Genehmigung der mit den betreffenden Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Verträge, durch welche der Uebergang genannter Strecken auf den Staat stipulirt ist, erbeten wird. (Wir bringen den Gesetzentwurf vollständig an anderer Stelle. Die Red.) Die erforderlichen finanziellen Operationen sollen dadurch bewirkt werden, dass die Staatsregierung 4pro-

centige Staatsschuldverschreibungen im Gesammtbetrage von 473 681 550 ℳ ausgiebt, um den Umtausch der Stammactien, resp. Stammprioritätsactien und Prioritätsstammactien der zu übernehmenden Bahncomplexe herbeizuführen und mehrere vertragsmässig festgesetzte Beträge an die Staaten Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg, Reuss und Schwarzburg-Sondershausen, sowie an die Stadtgemeinden Mühlhausen und Langensalza und an den Kreis Langensalza zu gewähren. Ausserdem sind Baarmittel im Gesammtbetrage von 3 127 807 ℳ 50 ₰ nöthig zu baaren Zuzahlungen an die Actionäre der Thüringischen, Märkisch-Posener und Rhein-Naheeisenbahn und zur Zurückerstattung von Darlehen an Sachsen-Weimar resp. Sachsen-Coburg. Diese Summen sollen aus den Reserve- und Selbstversicherungs- resp. Erneuerungsfonds der betreffenden Eisenbahngesellschaften, sobald diese Fonds dem Staate zufallen, entnommen werden.

Die Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfes geht nicht von den erreichten Resultaten aus; sie betont dieselben zwar im Verlauf der Darstellung und erklärt es wiederholt für „unzweifelhaft“, dass die vorhergesagten heilsamen Folgen der Verstaatlichung eingetreten seien; aber in den Vordergrund stellt sie zwei andere Erwägungen: dass die beabsichtigten Reformen des Betriebs sich nicht vollständig durchführen liessen, so lange die Staatsbahncomplexe noch von Privatbahnen durchsetzt oder begrenzt sind; und dass die noch bestehenden Privatbahnen selber den Uebergang zum Staatsbahnsystem als vollendete Thatsache betrachteten, daher keinen Glauben an ihre Lebensfähigkeit mehr hätten, ihre ganze Verwaltung — im Gegensatz zum Verkehrsinteresse — nur noch darauf einrichteten, bei der eventuellen Verstaatlichung einen möglichst hohen Preis erlangen zu können, deshalb sowohl Verbesserungen des Betriebs als Erweiterungen des Eisenbahnnetzes unterliessen. Eine gewisse Berechtigung wird dieser Darlegung allerdings nicht zu bestreiten sein.

Betreffs der Ergebnisse der Staatsverwaltung auf den älteren und neu erworbenen Linien wird einerseits betont, dass die zur Herstellung der vollen Leistungsfähigkeit erforderlichen baulichen und Betriebsveränderungen noch nicht durchweg möglich waren, andererseits aber der Nachweis versucht, dass die früher gegebenen Versprechungen immerhin im weitern Umfange erfüllt seien. (Wir verweisen auf die von uns Seite 97 flg. vollständig mitgetheilten Gesetzesmotive. Die Red.)

Ueber Veränderungen bei den technischen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung wird in den Erläuterungen zum Etat der Eisenbahnverwaltung Folgendes bemerkt: In der allgemeinen Bauverwaltung gelangen die höheren bautechnischen Beamten, nachdem die Stellen der Kreis- und Landbaumeister durch den Etat für das Jahr 1880/81 in Bauinspectorstellen umgewandelt sind, seit dem 1. April 1880 als Bauinspectoren zur ersten etatsmässigen Anstellung. Es empfiehlt sich — worauf auch schon bei der Berathung der Etatsvorlagen für das Jahr 1880/81 hingewiesen wurde, — dasselbe Verfahren bei der Eisenbahnverwaltung zu beobachten und auch hier die Regierungsbaumeister als Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren zur ersten etatsmässigen Anstellung zu bringen. Eine Mehrbelastung des Etats durch Vermehrung der Stellen für Eisenbahnbauinspectoren wird dadurch nicht herbeigeführt, weil seit Einführung der gegenwärtigen Organisation der Staatseisenbahnverwaltung die selbstständigen Stellen schon jetzt durch Bauinspectoren wahrgenommen werden, die Eisenbahnbaumeister aber in der Regel als Assistenten bezw. Vertreter der Bauinspectoren fungiren. Demgemäss sind die Stellen für Eisenbahnbaumeister in Wegfall gebracht worden. — Die Anstellungsverhältnisse der höheren Maschinentechniker waren dem Bildungsgange derselben entsprechend bisher abweichend von denen der Bautechniker geregelt. Nachdem seit dem Erlass der Prüfungsordnung vom 27. Juni 1876 die gleichen Anforderungen an Maschinentechniker, wie an Bautechniker gestellt werden, können die zur Zeit bestehenden Verschiedenheiten nicht wohl länger beibehalten werden. Nach den gegenwärtigen Vorschriften gelangen die Regierungsmaschinenmeister als Werkstättenvorsteher zur ersten etatsmässigen Anstellung und werden demnächst zu Eisenbahnmaschinenmeistern und Maschineninspectoren befördert. Nach der Organisation der Staatsbahnverwaltung vom 24. November 1879 haben aber die Maschinenmeister und Maschineninspectoren die nämlichen Functionen in maschinentechnischer, wie die Eisenbahnbauinspectoren in bau- und betriebstechnischer Beziehung, wahrzunehmen. Es erscheint daher der Billigkeit entsprechend und durch die Bedürfnisse einer geordneten Betriebsverwaltung geboten, beiden Beamtenclassen, an welche sowohl betreffs der wissenschaftlichen Ausbildung als auch der amtlichen Thätigkeit dieselben Forderungen gestellt sind, auch bezüglich der Anstellung und Besoldung eine gleiche Behandlung zu Theil werden zu lassen. Zu letzterem Behufe ist die Umwandlung der Stellen für Maschinenmeister in Maschineninspectorstellen in Aussicht genommen.

Durch die von der Regierung beabsichtigte Massregel wird eine Ungleichheit beseitigt, unter welcher die technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung bisher gelitten haben. Zugleich beabsichtigt der Minister der öffentlichen Arbeiten auch in anderer Beziehung den Wünschen der technischen Beamten nachzukommen. In Folge der Verminderung von etatsmässigen Stellen in der allgemeinen Bauverwaltung und der neuen Organisation der Staatseisenbahnverwaltung sind die Aussichten der Regierungsbaumeister auf Anstellung im Staatsdienste höchst ungünstige geworden. So sind beispielsweise noch heute in der Eisenbahnverwaltung Regierungsbaumeister diätarisch beschäftigt, welche bereits im Jahre 1869 ihr Staatsexamen abgelegt haben, und ihre Aussichten auf Anstellung haben sich noch verringert dadurch, dass mehrfach Baumeister, welche erst später ihr Staatsexamen abgelegt haben, dann aber feste Anstellung bei einer Privateisenbahn gefunden hatten und bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen mit allen erworbenen Rechten in den Staatsdienst übernommen werden mussten, in etatsmässige Stellen eingetreten sind. Aehnlich liegen auch die Verhältnisse der Regierungsmaschinenmeister. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt nun, wie das „Centralbl. d. Bauverwaltung“ vernimmt, in Zukunft auch Regierungsbaumeister und Regierungsmaschinenmeister und zwar in solcher Zahl, wie solche dem dauernden Bedürfniss entspricht, in derselben Weise wie schon bisher bei den Regierungsassessoren üblich, definitiv in den Staatseisenbahndienst zu übernehmen. Zunächst sind die Königlichen Eisenbahndirectionen veranlasst worden, sich über die Bedürfnissfrage innerhalb der einzelnen Directionsbezirke zu äussern. Für die den Verwaltungen übertragenen Neubauten sollen nur so viele Beamte zur definitiven Uebernahme in Aussicht genommen werden, als nach der Eröffnung des Betriebes auf den betreffenden Strecken zur Bewältigung der Geschäfte dauernd erforderlich sind.

Zwei weitere mit der Eisenbahnpolitik der Regierung zusammenhängende Gesetzvorlagen betreffen die finanziellen Garantieen und die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und einen Landeseisenbahnrath. Letzterer Gesetzentwurf über die Bildung von Eisenbahnräthen für die Staatseisenbahnverwaltung umfasst 23 Paragraphen und entspricht im Wesentlichen dem früheren unerledigt gebliebenen Entwurf. Wir heben folgende Bestimmungen hervor:

In § 1 wird bestimmt: „Zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen werden bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen errichtet: a) Bezirkseisenbahnräthe als Beiräthe der Staatseisenbahn-Directionen; b) ein Landeseisenbahnrath als Beirath der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen.“ § 2 lautet: „Bezirkseisenbahnräthe werden errichtet bei den Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a. M. und Köln. Der Bezirkseisenbahnrath zu Köln fungirt für die Bezirke der Königlichen Directionen der rechtsrheinischen und der linksrheinischen Eisenbahnen.“ Nach § 3 werden die Bezirkseisenbahnräthe aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft zusammengesetzt und für die Dauer von 3 Jahren bestellt. § 6 ordnet wie folgt die Zuständigkeit: „Der Bezirkseisenbahnrath ist von der betreffenden Staatseisenbahn-Direction in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Districte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören. Namentlich gilt dies von wichtigeren Massregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife. In eiligen Fällen ist der Ausschuss und zwar nöthigenfalls auch im Wege schriftlicher Umfrage zu hören. Wenn die Eisenbahndirection wegen Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Bezirkseisenbahnrathes oder des Ausschusses wichtigere zur Beirathszuständigkeit desselben gehörige Massregeln getroffen hat, so muss sie hiervon dem Ausschusse und dem Bezirkseisenbahnrathe bei deren nächstem Zusammentritt Mittheilung machen. Der Bezirkseisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbstständig Anträge an die Staatseisenbahndirection richten und von dieser Auskunft verlangen.“ § 10 betrifft den Landeseisenbahnrath. Derselbe besteht aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, welche der König auf ein Jahr ernennt, aus je einem Commissarius der Minister für öffentliche Arbeiten, Handel, Finanzen und Landwirthschaft, aus je 3 Mitgliedern und 3 Stellvertretern aus beiden Häusern des Landtags, ferner aus je einem beziehungsweise je zwei Mitgliedern der verschiedenen Provinzen nebst gleicher Anzahl von Stellvertretern. Die Mitglieder werden durch die Bezirkseisenbahnräthe aus den obengenannten Kategorien innerhalb der Provinz, des Regierungsbezirks oder der Stadt auf drei Jahre gewählt. § 14 lautet: „Dem Landeseisenbahnrathe sind zur Aeusserung vorzulegen: 1. die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats beizufügende Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter; 2. die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (Tarifvorschriften); 3. die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen); 4. Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizeireglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen. Auch hat der Landeseisenbahnrath in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein Gutachten zu erstatten. Der Landeseisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbstständige Anträge an den Minister richten und von diesem Auskunft verlangen“.

Ueber die Durchführung der bisherigen Eisenbahnverstaatlichungen ist dem Landtage seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers ein Bericht zugegangen, welcher über die bisherige Ausführung des § 4 des Gesetzes, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, vom 20. December 1879 und des § 5 des Gesetzes, betreffend den Er-

werb des Rheinischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens für den Staat, vom 14. Februar 1880 eingebende Auskunft giebt. Der Bericht besagt Folgendes: Von der durch den § 4 bezw. § 5 der bezeichneten Gesetze dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister ertheilten Ermächtigung, die Auflösung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Köln-Mindener, Rheinischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft nach Massgabe der im § 1 der Gesetze erwähnten Verträge herbeizuführen, ist bisher nur hinsichtlich der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft Gebrauch gemacht worden. Das Eigenthum der Hannover-Altenbekener Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Hannover-Altenbekener Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen ist seitens des Staates am 1. April 1881 erworben. Prioritätsanleihen waren nicht zu übernehmen, da die Prioritätsobligationen I., II., III. Serie, wie in dem vorjährigen Berichte vom 31. October 1880 angegeben, bereits pro termino den 1. Juli 1880 zur Rückzahlung gekündigt sind. Inwieweit für sonstige Schulden der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft der Staat als Selbstschuldner einzutreten hat, wird im Liquidationsverfahren festgestellt werden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Bekanntmachungen über die Auflösung und Liquidation der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft zum 1. April 1881 und die Aufforderung der Gläubiger zur Anmeldung ihrer Ansprüche innerhalb des Liquidationsjahres sind erlassen. Als Liquidator der Gesellschaft ist die Königliche Eisenbahndirection zu Hannover bestellt und in das Handelsregister eingetragen. Zur Zeit befinden sich nur noch Actien der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft im Nominalbetrage von 158 100 ℳ nicht im Besitze des Staates. Da von diesen Actien der grösste Theil von Mitgliedern des Verwaltungsraths in Gemässheit statutmässiger Bestimmung deponirt und den Mitgliedern der Verkauf dieser Actien an den Staat vertragsmässig bis zur Beendigung der Liquidation vorbehalten ist, so wird an der Liquidationsmasse nur eine sehr geringe Anzahl im Privatbesitze befindlicher Actien participiren. Auf Grund der Ermächtigung im § 5 des Gesetzes vom 14. Februar 1880, den Erwerb des Rheinischen und des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens für den Staat betreffend, und auf Grund der Vorbehalte in den §§ 4 der betreffenden Allerhöchsten Privilegien vom 28. März 1874 und vom 28. April 1876 sind Ende März 1880 die fünfprocentigen Prioritätsobligationen IV. und V. Emission der Rheinischen Eisenbahn, in Betreff derer sechsmonatliche Kündigungsfristen bestanden, pro termino den 1. October 1880 zur Rückzahlung der verschriebenen Capitalbeträge gekündigt worden. Die Kündigung hat sich erstreckt: a) bei den Obligationen IV. Emission auf 30 000 000 ℳ b) bei den Obligationen V. Emission auf 36 025 800 ℳ, zusammen auf 66 025 800 ℳ, wovon die jährlichen Zinsen zu 5 pCt. 3 301 290 ℳ betrugen. Die Mittel zur Einlösung der gekündigten Obligationen sind aus dem Erlöse für die zu diesem Zwecke und aus anderweiter Veranlassung begebenen Schuldverschreibungen über 67 Millionen Mark vierprocentiger consolidirter Staatsanleihe entnommen worden. Der Gesammtnettoerlös für diese Schuldverschreibungen beziffert sich auf 67 181 797,75 ℳ. Es entfallen demnach auf obige Summe von 66 025 800 ℳ Staatsschuldverschreibungen im Nominalbetrage von 65 847 100 ℳ, wovon die ganzjährigen Zinsen zu 4 pCt. sich auf 2 633 884 ℳ berechnen. Da für die gekündigten Obligationen, wie oben ermittelt, jährlich 3 301 290 ℳ Zinsen zu zahlen waren, so ergiebt sich, dass durch die gedachte Massnahme der Finanzverwaltung für die Staatscasse eine jährliche Zinsenersparniss von 667 406 ℳ erzielt worden ist. Dazu tritt ferner die ausser den ersparten Zinsen der amortisirten Obligationen privilegmässig vom Jahre 1880 ab zur Amortisation zu verwendende feste Quote von ½ pCt. des Nominalbetrages der begebenen Obligationen, mithin 330 129 ℳ, so dass die Convertirung der Anleihen im Ganzen eine Minderausgabe von 997 535 ℳ zur Folge hat. Eine weitere Kündigung von Prioritätsanleihen hat nicht stattgefunden.

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, welche heute Nachmittag stattfand, waren von dem 51¾ Millionen Mark betragenden Actiencapital ca. ¼ Million Mark angemeldet, während ¾ des Actiencapitals zur endgültigen Beschlussfassung über den Antrag, betreffend die Ueberlassung der Bahn an den Staat, nöthig sind. Nach kurzer Debatte ergab die Abstimmung 1 777 Stimmen für die Offerte des Staates, 107 Stimmen dagegen. Der Antrag ist mithin mit mehr als der nach § 33 des Gesellschaftsstatuts nöthigen Zweidrittel majorität zur vorläufigen Annahme gelangt. Die definitive Entscheidung wird die nächste in 6 Wochen (am 8. März) stattfindende Generalversammlung treffen, wobei zu bemerken ist, dass die Regierung sich bis zum 10. März cr. an ihre Kaufofferte gebunden hat.

Bezüglich der Pensionscasse der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn brachten hiesige politische Blätter folgende Mittheilung: „Wie wir vernehmen, hat die Regierung in den Verhandlungen mit der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn wegen Ueberlassung derselben an den Staat die erbetene Garantie der Pensions-, Wittwen- und Unterstützungscasse der Beamten resp. die Fortdauer des von der Gesellschaft bisher geleisteten jährlichen Zuschusses von 36 000 ℳ abgelehnt und die an der Casse Betheiligten auf ihr ferneres Wohlwollen verwiesen. Wenn das letztere auch nicht zu bezweifeln ist, so kann man doch den Beamten, welche durch ihre nicht unbeträchtlichen Beiträge die jetzt einen Bestand von circa 2 000 000 ℳ ergebende Casse gebildet haben, nicht verargen, dass sie eine positivere Zusicherung zu haben wünschen. Die Pensions-, Wittwen- und Unterstützungscasse der Anhaltischen Bahnbeamten, welche für die Letzteren in jeder Hinsicht segensreich gewirkt hat und insofern besonders vortheilhaft ist, als sie den Wittwen die Hälfte der ihren Männern eventuell zustehenden Pensionen gewährt, droht in Verfall zu gerathen, falls ihr die von der Gesellschaft bisher geleistete Subvention entzogen wird. Da dem Staate nach dem Ableben des letzten Interessenten an der gedachten Casse der statutenmässig unantastbare Reservefonds von 72 000 ℳ zufallen muss und aus der Pensionirung der in seinen Dienst übertretenden älteren Beamten ein indirecter Vortheil erwächst, wäre es dringend zu wünschen, dass die Fortdauer der Casse von ihm in derselben Weise garantirt werde, wie es bei der Thüringischen Eisenbahn, der Hamburger Bahn und anderen Bahnen der Fall ist. Die Direction, welche in erster Linie mit der Wahrung der Interessen der Actionäre betraut ist, hat in ihren Berathungen wegen Uebertragung der Anhaltischen Bahn dieselbe nicht von der Erhaltung ihrer Beamtencasse abhängig machen dürfen. Was die Direction nicht hat thun können, werden die Actionäre aus Anerkennung für die Beamten, welchen der befriedigende Stand des Unternehmens zu danken ist, erwirken müssen. Ein Antrag des Abgeordneten Dr. Wölfel zu Gunsten einer staatlichen Garantie der Beamtencasse bei der am Montag den 23. cr. stattfindenden Generalversammlung wird den Actionären Gelegenheit geben, den billigen Ansprüchen der Beamten gerecht zu werden.“ Der hier angekündigte Antrag des Abgeordneten Dr. Wölfel ist in der heutigen Generalversammlung auch wirklich gestellt worden. Dieser Antrag, dahin gehend, dass im Fall des Uebergangs der Bahn an den Staat den Beamten der Bahn und den Wittwen von Beamten der Bezug der statutenmässigen Pensionen aus den vorhandenen Fonds gesichert werden möge, wurde aber zurückgezogen, nachdem der Regierungscommissar, Geh. Rath Bensen, in dieser Beziehung Zusicherungen im Namen der Regierung gegeben hatte. Herr Geheimer Regierungsrath Bensen theilte nämlich mit, dass der Herr Minister ihn beauftragt habe, zu erklären: Die Staatsregierung habe den Gesellschaftsvorständen schon wiederholt ausdrücklich zu erkennen gegeben, dass sie auch in dieser Frage durchaus von dem gleichen Wohlwollen gegen die Beamten geleitet sei, welches den Letzteren seitens der Privatgesellschaft zu Theil geworden. Sie werde auch für den zur Sprache gebrachten, an sich kaum praktisch werdenden Fall bereitwilligst dafür Sorge tragen, dass den Beamten der qu. Bahn unter keinen Umständen eine höhere Belastung erwächst, als von ihnen bei der Fortdauer der Privatverwaltung und der bisherigen Verhältnisse erwartet werden könnte.

Die für den Betrieb der Berliner Stadtbahn designirten Beamten aller Chargen hatten bereits in dem Directionsbureau in der Neustädtischen Kirchstrasse Appell. Die Beamten, mehrere Hundert, sind von allen Staatsbahnen combinirt worden, um gleich zum Beginn über ein erfahrenes, tüchtiges Personal verfügen zu können. Am 15. d. Mts. erging an sie sämmtlich der Befehl, am 20. in Berlin einzutreffen, mit dem Bemerken, dass ein weiterer Urlaub nicht mehr bewilligt werden würde. Demgemäss fanden sich die Schaffner, Portiers, Zugführer, Locomotivführer von nah und fern zusammen. Die meisten von ihnen sind verheirathet und brachten gleich ihre Familien mit, so dass in der „Bewegungstabelle der Bevölkerung“ diese Woche wohl einen stattlichen Zuwachs der Zugezogenen aufweisen wird. Heut werden die Probefahrten mit vollem Personal zur Einschulung desselben beginnen. Bereits fuhren schon ganze Linien von Locomotiven — 5 aneinander gekuppelt — vom Schlesischen Bahnhof nach Westend.

Die XIII. ordentliche Conferenz der Eisenbahndirection zu Bromberg mit Delegirten der im Bahnbereiche belegenen wirthschaftlichen Corporationen fand am 19. d. M. unter dem Vorsitze des Eisenbahn-Directionspräsidenten Pape statt. Als Vertreter der Kaufmannschaft zu Berlin nahm an der Conferenz der Commerzienrath Frentzel theil. Aus der Erledigung der angestandenen Tagesordnung ist Folgendes zu erwähnen: Der Antrag auf Ausgabe von Saison- und Rundreisebillets wird dahin modificirt, dass die Eisenbahndirection zu Bromberg ersucht wird, Anschlussbillets resp. Coupons auszugeben, welche in Berlin bei Lösung directer Billets auch für grössere Entfernungen von den Anschlussbahnen in Zahlung genommen werden sollen. Die Direction zu Bromberg gab die Zusicherung ab, mit den betreffenden Bahnverwaltungen dieserhalb in Unterhandlung treten zu wollen. — Regierungsrath Hirche machte Mittheilung von einem Beschlusse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, nach welchem Vermerke auf den Frachtbriefen zulässig sind. Ausgenommen hiervon bleibt die Aufdrückung des Stempels von Spe-

ditionsfirmen, vorausgesetzt, dass diese nicht selbst Verlader sind. Ein Antrag des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Stettin ging dahin, die Eisenbahndirection Bromberg wolle während der Wintermonate an bestimmten Tagen resp. in einzelne Güterzüge geheizte Waggons bis zu einer Temperatur von + 5 bis 10° R. einstellen, um hierdurch auch während der kalten Jahreszeit den Transport von Wein, Südfrüchten, Mineralwassern etc. zu ermöglichen. In dem Antrage wird betont, dass die Interessenten bereit wären, für Sendungen in derartig erwärmten Güterwagen einen Frachtzuschlag von 25 pCt. zu zahlen. Die Direction erwiderte hierauf, dass die gewünschte Erwärmung der jetzt kursirenden Güterwagen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein würde, dass sie aber gern bereit sei, bei nachweislich vorhandenem Bedürfnisse besondere heizbare Güterwaggons herstellen zu lassen. Die Direction knüpfe hieran aber die Bedingung, dass die in derartigen Waggons zur Verladung kommenden Güter zu Eilfrachtsätzen und in Quanten von mindestens 2 000 kg zur Beförderung kommen. Wenn hierdurch die Wünsche der Interessenten nicht befriedigt würden, erscheine der Vorschlag der Königsberger Kaufmannschaft annehmbarer, durch Fracht gefährdete Güter in besonderen Abtheilungen in Personenwagen IV. Classe zu befördern. Die Direction erklärte sich bereit, auf Ansuchen der Corporationen und nach Bezeichnung des Tages, an welchem in jeder Woche derartige Transporte zur Beförderung kommen sollen, einen Versuch hiermit zu machen. Vorbehaltlich eines innerhalb 6 Wochen zu erfolgenden Widerspruchs wurde ferner die Mittheilung gemacht, dass die Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen den Antrag genehmigt habe, Wolle in cylindrischer Packung in Minimalquanten von 100 kg, in rechtwinkliger Verpackung dagegen ohne Gewichtsbeschränkung, in beiden Fällen ohne Rücksicht auf die bisher normirten Dimensionen, zur Verladung zuzulassen.

Dem Bericht der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn entnehmen wir Folgendes: „Als Gesammtausgabe zur Fertigstellung der Bahn nebst Zubehör ergiebt sich für die 78,8 km lange Strecke die Summe von 5 000 000 *M.* oder ca. 63 450 *M.* pro Kilometer = 475 875 *M.* pro Meile. Es bleibt diese Summe etwas unter dem zuerst vom Comité für 10 Meilen aufgestellten Anschlage von 4 833 000 *M.*, welcher auf Anforderung des Ministers auf 5 000 000 *M.* erhöht und später auf 4 200 000 *M.* reducirt ward, weil nach den beim Bau der Westholsteinischen Eisenbahn gemachten Erfahrungen eine solche Summe für ausreichend erachtet wurde. Wie nachgewiesen worden, hat sich dies als nicht ausführbar herausgestellt. Mögen auch einzelne kleinere Fehler begangen sein, im Grossen und Ganzen glauben wir die Verantwortung für den Bau gern übernehmen zu können und sehen in der Ueberschreitung der Ausgaben keinen Grund zu irgend welcher Entmuthigung, um so weniger, als für die Gesammtausgabe entsprechende Werthe geschaffen sind, die Bahn c. p. nach unserer Ueberzeugung gut angelegt und gebaut ist und der Betrieb, wie wir hoffen, die Möglichkeit der Verzinsung der aufzunehmenden Anleihe neben den Ausgaben für den Betrieb etc. schon bald ausser Zweifel stellen wird. Zur Deckung der obigen Gesammtausgabe von 5 000 000 *M.* stehen nun zur Verfügung: 1. Die Einzahlungen auf die Actien, bei welchen in Folge eingetretener Insolvenz mehrerer Actienzeichner ein Ausfall von ca. 10 000 *M.* erwächst, mithin verbleiben ca. 4 190 000 *M.*; 2. Einnahme an Zinsen disponibler Cassenbestände incl. Verzugszinsen 71 660 *M.*; 3. Coursgewinn aus dem An- und Verkauf von Inhaberpapieren 8 000 *M.*; 4. Ueberschuss aus dem Betriebe der Strecke Kiel-Eckernförde etc. vom 1. Juli bis ult. December 1880 37 701 *M.*; 5. Verschiedene Einnahmen 8 365 *M.*, zusammen 4 310 726 *M.* Es fehlen an obigen 5 Millionen Mark mithin 689 284 *M.* Diese können nur im Wege einer Anleihe beschafft werden und empfiehlt es sich, um zur Deckung grösserer Ausgaben, die sich beim Fortgange des Betriebes als nicht wohl vermeidlich herausstellen sollten, (z. B. Anlage einer Reparaturwerkstätte etc.) die Mittel disponibel zu machen, den Betrag der Anleihe bis zu 800 000 *M.* zu bestimmen und zugleich um den mit Aufnahme einer schwebenden Schuld verbundenen Unsicherheiten zu entgehen, in erster Linie die Aufnahme einer Prioritätsanleihe in's Auge zu fassen und die hierzu erforderliche Genehmigung bei dem Minister nachzusuchen, event., falls die Genehmigung versagt werden sollte, die Anleihe als schwebende Schuld zu contrahiren. Es versteht sich dabei von selbst, dass zunächst und immer nur derjenige Theil der Anleihe realisirt werden wird, welcher zur Bestreitung der zu beschaffenden Ausgaben erforderlich ist".

Die Generalversammlung der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft hat den auf der Tagesordnung stehenden Antrag der Verwaltung bezüglich des Ueberganges der Bahn an den Staat resp. die diesem Antrag zu Grunde liegende Staatsofferte einstimmig (mit 18 327 Stimmen) angenommen. Unmittelbar nach der (am 16. Januar stattgehabten) Generalversammlung haben die darin gewählten Delegirten der Actionäre den Vertragsentwurf wegen Verstaatlichung dieser Bahn unterzeichnet. § 1 dieses Vertrages bestimmt über die Abfindungsquote: „Der Staat ist verpflichtet, spätestens drei Monate nach Publication dieses Vertrages in der Gesetzsammlung den Actionären der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien, Staatsschuldverschreibungen der 4 procentigen consolidirten Anleihe nebst Zinsen davon vom 1. April ab — und zwar für je zwei Actien à 200 Thaler zweihundert Mark Nominalcapital, — sowie eine baare Zuzahlung von 10 *M.* pro Actie anzubieten". Es ist weiter festgesetzt, dass die Actionäre die Coupons pro 1881/82 und folgende mit einzuliefern haben, andernfalls werden für jeden Coupon 12 *M.* einbezahlt, die event. später herauszuzahlen sind. Die Umtauschfrist hat mindestens ein Jahr zu betragen. Nach Ablauf dieser Frist kann der Staat Liquidation herbeiführen; er hat dann die Schulden zu übernehmen und als Kaufpreis 1 000 *M.* zu zahlen. Das ganze Abkommen wird hinfällig, wenn es nicht bis 1. April 1882 die landesherrliche Genehmigung erlangt hat. Wir bemerken bei diesem Anlass, dass nach Angabe der „Fr. B.- u. H.-Z." von den zur Ausgabe gelangten Dividendenbogen 504 Stück von der zweiten und 3 680 Stück von der dritten Serie noch nicht erhoben worden sind.

Der Gebrauch der Preussischen Staatsbahnen an Oberbaumaterialien und Betriebsmitteln für das Etatsjahr 1882/83 ist in dem vorliegenden Eisenbahnetat für das Etatsjahr 1882/83 wie folgt veranschlagt: an Stahlschienen 38 793 t im Gesammtpreis von 6 520 753 *M.*, d. i. für eine Tonne 168,08 *M.*, an Kleineisenzeug 9 008 t im Gesammtpreis von 2 011 700 *M.*, d. i. für eine Tonne 223 *M.*, an eisernen Lang- und Querschwellen 27 288 t im Gesammtpreis von 3 787 158 *M.*, d. i. für eine Tonne 138,78 *M.*, an Oberbaumaterialien von Stahl und Eisen excl. Weichen 75 090 t im Gesammtpreise von 12 319 611 *M.*, an Weichen im Gesammtpreise von 1 368 300 *M.*, an Steinkohlen und Cokes 1 069 796 t im Preise von 10 135 400 *M.*

Für die Regulirung grösserer und kleinerer Ströme sind im Etat pro 1882/83 im Ganzen 7 919 300 *M.* in Ansatz gebracht und zwar entfallen 5 037 000 *M.* auf die grösseren und 2 882 300 *M.* auf die kleineren Ströme. Für Regulirung der Weichsel im Regierungsbezirk Marienwerder sind 1 000 000 *M.*, für die Oder von der Neissemündung bis Schwedt 1 130 000 *M.*, für die Elbe 1 378 000 *M.*, für die Weser von Münden bis Bremen 400 000 *M.*, für den Rhein 1 120 000 *M.* angesetzt, macht zusammen pro 1882/83 für die grösseren Ströme 5 037 000 *M.* Die Regulirung dieser Stromläufe soll 1886/87 beendet sein; die Gesammtkosten sind auf 19 550 100 *M.* veranschlagt. Die für die kleineren Ströme geforderte Summe von 2 882 300 *M.* vertheilt sich folgendermassen: für die Spree und Havel einschliesslich Landwehrcanal, a) Landwehrcanal 900 000 *M.*, b) untere Havel 117 000 *M.*, (die Arbeiten an der Unterspree, Oberspree und Oberhavel werden erst 1883/84 in Angriff genommen werden), für die Mosel 200 000 *M.*, Pregel und Deime 288 400 *M.*, Friedrichsgraben 150 000 *M.*, Memel mit den Mündungsarmen: a) Memel 217 000 *M.*, b) Russ und Atmath 143 300 *M.*, c) Gilge 66 000 *M.*; für die Warthe 350 000 *M.*, für die Ems 250 000 *M.* und für die Saale und Unstrut 200 000 *M.* Auch die Regulirung dieser Flussläufe soll 1886/87 beendet werden und sind die Gesammtkosten auf 24 481 200 *M.* veranschlagt. Im Ganzen würde demnach die Regulirung unserer Flüsse 44 031 300 *M.* kosten.

Zugverspätungen der im Monat November 1881 auf den Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge erfolgten nur im Verhältniss von 1,08. Es wurden auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 29 328,37 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 11 940 Courier- und Schnellzüge, 83 924 Personenzüge, 51 824 gemischte Züge und 83 486 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 563 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 32 320 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 690 961 711 Achskilometer bewegt, von denen 191 497 195 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 147 688 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 597 oder 1,98 pCt. (gegen 1,31 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,97 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 549 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 048 Verspätungen (= 0,71 pCt.) zur Last fallen (gegen 1,11 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 140 138 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 989 oder 0,71 pCt., mithin ebensoviel. In Folge der Verspätungen wurden 329 Anschlüsse versäumt (gegen 306 in demselben Monat des Vorjahres und 446 im Vormonat).

Der Saal - Eisenbahngesellschaft haben die betheiligten Staatsregierungen ihre Genehmigung dazu gegeben, dass der nach dem Staatsvertrage vom 1. Februar 1877 mit 500 000 *M.* zu erfüllende Garantiefonds auf 400 000 *M.* ermässigt werde und ferner genehmigt, dass der sogenannte Wirthschaftsfonds in seinem ganzen Betrage von 75 000 *M.* dem aus dem Ueberschusse gebildeten Garantiefonds als integrirender Theil hinzugefügt werden soll. In Folge dessen, sowie des günstigen Abschlusses pro 1880 hat der Garantiefonds die auf 400 000 *M.* festgestellte Höhe erreicht, so dass für das Jahr 1881 aus den Betriebsüberschüssen kein weiterer Betrag an diesen Fonds abzugeben ist, dieselben vielmehr

zur Dividendenvertheilung, nach Berücksichtigung des Reserve- und Erneuerungsfonds, verwendet werden können. Die Gesammteinnahmen im Personen- und Güterverkehr betrugen im Jahre 1881 709 610 ℳ und überschritten das provisorische Erträgniss des Jahres 1880 mit 11 384 ℳ. Es lässt sich mit einiger Wahrscheinlichkeit annehmen, dass auf die Stammprioritätsactien pro 1881 eine Dividende von 2 pCt. zur Vertheilung gebracht werden kann.

Die Deutschen Waggonbauanstalten finden wir in einer statistischen Uebersicht zusammengestellt; nach derselben existiren in Deutschland zur Zeit 23 im Betrieb befindliche Etablissements der Waggonbranche mit einer jährlichen Leistungsfähigkeit — in Güterwaggons ausgedrückt — von ca. 21 000—25 000 Stück. Hiervon entfallen auf Preussen 13 Fabriken mit einer Leistung von 13 000—15 000 Waggons, auf Bayern 4 Fabriken mit 4 200 bis 4 800 Stück, auf Baden 2 Fabriken mit 900—1 100 Stück, auf Württemberg 1 Fabrik mit 300—400 Stück, auf das Königreich Sachsen 1 Fabrik mit ca. 600 Stück, auf das Grossherzogthum Hessen 1 Fabrik mit 1 000—1 200 Stück und auf Elsass-Lothringen 1 Fabrik mit 1 200—1 500 Stück. Um alle diese Fabriken genügend zu beschäftigen, bedarf es also ganz bedeutender Ordres. Doch haben die Etablissements dieser Branche seit einiger Zeit ziemlich viel zu thun. Freilich wird das bedeutende Quantum von ca. 25 000 Güterwaggons auch in diesem Jahre sicherlich nicht erreicht werden. Doch ist in Betracht zu ziehen, dass die meisten der Fabriken auch Personenwagen, Tramwaywagen, Drehscheiben etc. anfertigen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft.

Uebergang des Betriebes und des gesammten Eigenthums der Saal-Unstrut Eisenbahn auf dieselbe.

Nach einer Mittheilung der Direction der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft ist am 1. Januar d. J. das Unternehmen derselben auf den Betrieb und das gesammte Eigenthum der Saal-Unstrut Eisenbahn ausgedehnt worden.

In Folge dessen werden die Wagen der letztgenannten Eisenbahn successive mit dem Eigenthumsmerkmale „Nordhausen-Erfurter Eisenbahn" versehen.

Ferner sind von obengedachtem Zeitpunkte ab alle Rechnungsposten der Saal-Unstrutbahn, mögen dieselben nun aus den Wagenmiethеabrechnungen oder dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre resultiren und direct durch Baarzahlung oder Vermittelung der General-Saldirungsstelle beglichen werden, sofern solche nicht noch das Rechnungsjahr 1881 oder frühere Jahre betreffen, für die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn auszugleichen.

Literatur.

Dr. jur. Georg Eger, die Nothwendigkeit einer Revision des Preussischen Enteignungsgesetzes. Abänderungsvorschläge, verbunden mit einer Uebersicht der gesammten Rechtsprechung etc. in Preussischen Enteignungssachen (1874—1881). Breslau 1881. J. U. Kern's Verlag. (Max Müller). Preis ℳ 1,50. — Eine erneute strenge Prüfung der bestehenden Enteignungsgesetze ist längst als dringend anerkannt worden. Sowohl von den Behörden, welche das Enteignungsverfahren auf Grund des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 durchzuführen haben, als auch ebensosehr von den Betheiligten — Unternehmern und Expropriaten — sind fortdauernd Klagen über die Mängel dieses Gesetzes und die dadurch hervorgerufenen Missstände erhoben worden. Allerseits wird deshalb das vorliegende Schriftchen mit grossem Interesse begrüsst werden und dürfte sich in den massgebenden Kreisen umsomehr der ihm gebührenden Beachtung zu erfreuen haben, als der Verfasser durch seine amtliche Stellung sehr wohl befähigt wie befugt ist, die Mängel des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 einer sachgemässen Kritik zu unterwerfen.

Die Schrift zerfällt in drei Abschnitte, welche umfassen 1. eine Uebersicht über die Rechtsprechung des ehemaligen Preussischen Obertribunals und des Deutschen Reichsgerichts in Enteignungssachen, welche wohl besser an den Schluss des Ganzen gestellt worden wäre, 2. Vorschläge des Verfassers zur Beseitigung der Mängel des Enteignungsverfahrens und 3. einen von demselben ausgearbeiteten neuen Entwurf eines Enteignungsgesetzes nach Massgabe seiner Vorschläge.

Als die wesentlichsten Missstände hebt der Verfasser (in dem zweiten Abschnitt) zunächst hervor, dass in Folge der Gliederung des Verfahrens in fünf von einander getrennte, aber nach einander zu erledigende Abschnitte (nämlich der vorläufigen Feststellung des Planes, der endgültigen Feststellung, der Feststellung der Entschädigung im Verwaltungswege, dann im Rechtswege und schliesslich in der Besitzeinweisung) das jetzige Enteignungsverfahren ein äusserst zeitraubendes sei und der Zweck desselben, den Unternehmer thunlichst schleunig in den Besitz der zur Ausführung des Unternehmens benöthigten Grundflächen zu setzen, vereitelt werde. Als weitern Missstand weist derselbe darauf hin, dass es nach dem jetzigen Verfahren für Eil- und Nothfälle, in welchen zur Beseitigung von Betriebsstörungen augenblicklich fremde Grundflächen in Anspruch genommen werden müssen, an einem abgekürzten Besitzeinweisungsverfahren gänzlich fehle. Er legt dar, dass in dem Gesetze vom 11. Juni 1874 mit seinen zahlreichen Abschnitten, Terminen, Entscheidungen, Rechtsmitteln und zum Theil ganz fristenlosen Acten dem Expropriaten Mittel und Wege geboten seien, in chikanöser Weise die Enteignung ausserordentlich in die Länge zu ziehen und dass diesem dadurch stets die Möglichkeit gegeben sei, den Unternehmer im Wege privater Vereinbarung zur Bewilligung der exorbitantesten, den wirklichen Werth des Enteignungsobjectes weit übersteigenden Preisen zu zwingen, falls dieser schneller, als es im gesetzlichen Enteignungsverfahren möglich, in den Besitz der erforderlichen Grundstücke gelangen und sich nicht durch jahrelange Verzögerung des Baues in die grössten Verluste stürzen will. Das Gesetz begünstige so in unverhältnissmässiger Weise den Expropriaten und schädige dadurch die Unternehmungen, welche im öffentlichen Wohle liegen, sowie weitere Kreise, welche an dem Zustandekommen und Gedeihen dieser Unternehmungen interessirt sind. In diesem Missstande werde auch selbst durch das ausnahmsweise zugelassene sogenannte Dringlichkeitsverfahren eine irgend wesentliche Aenderung ebensowenig wie eine wesentliche, dem Verkehrsbedürfnisse entsprechende Vereinfachung und Abkürzung des Verfahrens bewirkt. Aber auch wenn man — so führt der Verfasser weiter aus — die Ausnahme zur Regel machen und das Dringlichkeitsverfahren für alle Fälle anwendbar machen wolle, bliebe dennoch nach den Bestimmungen des Gesetzes eine auch nur einigermassen schleunige Erledigung ausgeschlossen.

Der Verfasser erörtert dann eingehend die Frage: In welcher Weise eine Verkürzung bez. Vereinfachung und Beschleunigung sich im Wege der Gesetzgebung bewirken lasse, ohne die Interessen der Betheiligten, insbesondere die der Expropriaten, zu schädigen oder zu gefährden.

Zunächst empfiehlt er die Verallgemeinerung des sogenannten Dringlichkeitsverfahrens als Minimum einer Abkürzung; wenn man den zunehmenden Verkehrsverhältnissen auch nur einigermassen durch Abkürzung Rechnung tragen wolle, müsse man das Planfeststellungs- und Entschädigungsverfahren zusammenfassen. Die Zusammenfassung dieser beiden Abschnitte (§§ 15—23 und 24—31) stellt er somit als den Ausgangspunkt jeder durchgreifenden, praktisch verwerthbaren und auf eine wesentliche Vereinfachung hinzielenden Abänderung des bisherigen Verfahrens hin, eine Modification, neben welcher freilich auch noch andere erhebliche Vereinfachungen erforderlich sein möchten. So wird sich unter anderen die Abkürzung verschiedener Fristen empfehlen, desgleichen die Normirung gewisser Acte sowohl der Unternehmer zur Vorbereitung des Verfahrens, wie auch der Enteignungsbehörden hinsichtlich der Anberaumung der Termine, Insinuation der Vorladungen etc. etc., durch Maximalfristen, um der bisherigen Verschleppung und Ausdehnung des Verfahrens vorzubeugen. Modificationen weniger einschneidender Natur haben sich nach Vorschlag des Verfassers auf die Verbesserung einzelner Bestimmungen des Gesetzes sowohl in formeller wie in materieller Hinsicht zu erstrecken, wie zur Abänderung der Bestimmungen über die Vorladungen (§§ 20, 25, 39) und die Vernehmung der Sachverständigen (§§ 20, 28), die Beschaffung und Beibringung der zu den Anträgen auf Plan- und Entschädigungsfeststellung erforderlichen Urkunden, Auszüge etc. (§§ 18, 24), den Nachweis des Eigenthumsbesitzes (§ 24), die Hinterlegung der Entschädigungssummen (§ 37) etc. etc., lauter Vorschläge, welche lediglich den Gesichtspunkt im Auge haben, dass das Gesetz nur nothwendige, durch das öffentliche Wohl und die Interessen der Betheiligten gebotene, nicht aber blos im Allgemeinen wünschenswerthe Aenderungen erfahren soll.

Den grossen Uebelstand der augenblicklichen Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Verhütung empfindlicher Besitzstörungen in Eil- und Nothfällen, wie bei Dammrutschungen, Dammbrüchen in Folge von Ueberschwemmungen und der dadurch erforderlichen Verlegung einer Bahnstrecke etc. glaubt der Verfasser am zweckmässigsten durch den Vorschlag beseitigen zu können, dass die Enteignungsbehörde auf Antrag des Unternehmers sofort darüber zu befinden haben soll, ob ein solcher Nothfall vorliegt, sodann in einem unverzüglich an Ort und Stelle unter Zuziehung von Sachverständigen und der Betheiligten abzuhaltenden Termine den Gegenstand der Enteignung feststellt, und den Unternehmer nach Hinterlegung einer ausreichend zu bemessenden Caution endgültig und ohne weiteren Recurs in den Besitz des Grundstücks einweiset, ein Verfahren, welches selbstverständlich einen nur provisorischen Charakter hat und daher noch andere schleunige Acte zur Erzielung eines definitiven Resultats zur Folge haben muss.

Dies die Hauptmomente der vom Verfasser zu der bestehenden Enteignungsgesetzgebung gemachten Modificationsvorschläge, denen er dann im dritten Abschnitt den von ihm nach denselben aufgestellten neuen Entwurf eines Enteignungsgesetzes nebst den Motiven zu den einzelnen, der Abänderung bedürftigen Paragraphen folgen lässt, wodurch die Beurtheilung derselben dem Leser wesentlich erleichtert wird.

England.

Neue Londoner Ringbahn. Unter den dem Parlament demnächst zu machenden Vorlagen befindet sich nach Mittheilung der „Railway News" auch eine, welche die Anlage einer neuen Londoner Ringbahn (Outer Circle Railway) zum Gegenstande hat. Diese neue Ringbahn soll von dem äussersten westlichen Ausläufer der Riesenstadt bei Ealing (an der Great Western Bahn) ausgehen und nach Kreuzung und Verbindung mit den Linien der Midland, Great Northern, Great Eastern und einer Reihe anderer in London einmündender Bahnen im Osten bis zur Verbindung mit der London - Tilbury Bahn bei Barking führen. Die Länge dieser neuen Bahn wird 24½ Meilen (ca. 40 km) betragen. Es wird erwartet, dass durch die Ausführung dieser Bahn eine dichte städtische Bebauung der von ihr aufgeschlossenen Bezirke herbeigeführt wird, da dieselben theilweise schon jetzt wegen ihrer landschaftlichen Reize zu den beliebtesten Vororten Londons gehören. Die neue Ringbahn soll ausserdem von Barking aus namentlich im Interesse des Kohlenverkehrs einen Anschluss an die an der Themse gelegenen Ladestätten und Docks (Victoria- und Albertdock) erhalten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung unseres Bedarfs an Wagenbau-Nutzhölzern, bestehend in
400 Cubikmetern Kiefernholz u.
200 „ Eichenholz
soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden. Wir ersuchen Reflectanten, bezügliche Offerten bis zum
9. Februar cr., Vorm. 11½ Uhr, an unsere Centralmaterialiencontrole hier einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst speziellem Verzeichniss der zu liefernden Hölzer können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 60 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 23. Januar 1882. Die Direction. (32)

1. Eröffnungen etc.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Am 1. Februar 1882 wird die 13,84 km lange Theilstrecke der diesseitigen Bahn von Plathe bis Greifenberg i/Pomm. mit den Stationen Batzwitz und Greifenberg i/P. dem Betriebe übergeben werden und zwar zunächst für den Güter-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr.

Die Gültigkeit unserer Localtarife für die Beförderung von Gütern resp. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird mit dem gedachten Zeitpunkte auf die genannten Stationen ausgedehnt.

Die Annahme von Gütern und Vieh findet auf den fr. Stationen bereits am Tage vor der Betriebseröffnung statt. Stettin, den 21. Januar 1882. Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft. von Haselberg. (31)

2. Tarif-Bekanntmachungen.

Im **Posen-Schlesisch-Märkischen Verband-Verkehre** erfolgt zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin und der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Station Grätz der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits bis auf Weiteres directe Güterabfertigung zu den für Station Opalenıza im Posen-Schlesisch-Märkischen Verbandtarife vom 1. Juni 1879 enthaltenen directen Frachtsätzen mit einem Zuschlage von 0,40 ℳ für Eilgut, 0,20 ℳ für Stückgut und 0,10 ℳ für Güter der Wagenladungs-Klassen, der Special- und Ausnahmetarife pro 100 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen. Breslau, 21 Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftführende Verwaltung. (217)

Mit dem 31. Januar d. J. neuen Styls wird der vom 1. October 1881 neuen Styls giltige directe Tarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, Heede und Werg in Wagenladungen im Verkehr zwischen den Stationen Moskau und Wjasma der Moskau-Brester Bahn einerseits und den darin näher bezeichneten Schlesischen Stationen andererseits aufgehoben, und tritt vom 1. Februar 1882 neuen Styls ab ein neuer gleichnamiger directer Tarif für den gedachten Verkehr über die Routen Brest-Grajewo-Korschen-Thorn und Brest-Warschau-Sosnowice in Kraft.

Dieser letztere Tarif enthält ermässigte Frachtsätze für die Classe à 400 Pud = 6 552 kg pro Wagen sowie eine neu hinzugetretene Classe für den Verkehr mit Moskau (M. B. E.) für Sendungen in Quantitäten von mindestens 425 Pud = 6 970 kg pro Wagen, wobei die Zahlung der Fracht für das verladene, auf volle 10 kg aufwärts abgerundete Effectivgewicht, in minimo jedoch für 6 970 kg auf der Beförderungsstrecke vom Schnittpunkt östlich zu erfolgen hat, während auf der Beförderungsstrecke vom Schnittpunkt westlich die Fracht in allen Fällen für 10 000 kg pro verwendeten Wagen der Aufgabestation erhoben wird.

Die Frachtsätze für die bisherige Classe à 610 Pud = 10 000 kg pro Wagen sind unverändert geblieben.

Exemplare des vom 1. Februar 1882 n. St. giltigen directen Tarifs können von den betheiligten Deutschen Stationen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 18. Januar 1882. Kgl. Eisenb.-Direction. (218 J)

Für den Transport von ungeformten und geformten Braunkohlen (Briquets) in Wagenladungen zu 10 000 kg ab Meuselwitz, Rehmsdorf und Rositz nach Station Halle des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg kommen von heute ab folgende ermässigte Frachtsätze zur Einführung:

Halle-Meuselwitz	= 0,31 ℳ	pro 100kg.
„ -Rehmsdorf	= 0,30 „	
„ -Rositz	= 0,33 „	

Dresden, am 23. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (220)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Für den Verkehr zwischen Nievern einer- und Burgsolms und Aumenau, Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits kommen mit sofortiger Gültigkeit Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eisenerzen und Schweissofenschlacken zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 21. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (221)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 10. Februar l. J. tritt der Nachtrag VII zu den Heften 1, 2 und 3 sowie der Nachtrag V zum Theile II des Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarifes in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge liegen bei der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur gefälligen Einsicht bereit. Wien, am 19. Januar 1882. Die Direction. (222)

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Mit dem 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zu unserem vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Localgütertarife in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Eil- und Stückgut, die allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B und für di Ausnahmetarife für Getreide und Holz enthält.

Der Nachtrag ist vom 1. k. M. ab auf den bis dahin eröffneten Stationen und in unserem Directionsbureau in Stettin käuflich zu haben.

Nähere Auskunft über die demnächstige Höhe der Tarifsätze wird von uns schon vorher ertheilt. Stettin, den 21. Januar 1882. Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft. v. Haselberg. (223)

Vom 1. April d. Js. ab werden die Tarifsätze des **Rheinisch - Westfälisch - Mitteldeutschen Verbandes** für den Verkehr zwischen Cösfeld und Gronau der Dortmund-Gronau - Enscheder Bahn einerseits und Borken und Wabern andererseits in der Weise erhöht, dass der Frachtberechnung nach den allgemeinen Tarifkilometertabellen die um 1 km erhöhten bisherigen Entfernungen zu Grunde gelegt werden. Hannover, den 17. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (194)

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Deutsch-Skandinavischen Gütertarif vom 1. Juli 1877 ist ein vom 1. Februar cr. ab gültiger Nachtrag X erschienen, durch welchen die im § 46 gegebene Bestimmung bezüglich des für die Güter I. Classe zur Frachtberechnung zu ziehenden Minimalgewichts abgeändert wird.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 18. Januar 1882. Die Direction. (196)

Am 1. Februar cr. kommt der 2. Nachtrag zum **Wechseltarife** zwischen der Hessischen Ludwigsbahn einer- und der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a/M. andererseits zur Einführung. Der Nachtrag enthält:

a) Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs.
b) Aenderungen und Ergänzungen der Specialbestimmungen etc.
c) Neue Kilometer - Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Taunusbahnhof Homburg, Malsfeld, Oberursel, Rödelheim und Weisskirchen der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a/M., sowie Nauheim und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn.
d) Frachtsätze für die Ausnahmetarife 5 und 6.

Gleichzeitig trägt der Nachtrag den durch die Neubaustrecken Friedberg-Hanau und Niederrad-Griesheim entstandenen Abkürzungen Rechnung, theils durch Annahme neuer ermässigter Frachtsätze,

theils durch Aufhebung bestehender und Ueberweisung des bezüglichen directen Verkehrs in die Localverkehre der diesseitigen resp. Hessischen Ludwigsbahn.

Die Tarifbureaux der beiden letztgenannten Verwaltungen ertheilen auf Verlangen nähere Auskunft. Frankfurt a/M., den 13. Januar 1882. Die Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a/M., Namens der betheiligten Verwaltungen. (197)

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem vom 1. October v. J. gültigen Localgütertarif ist am 16. d. M. der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen, sowie Entfernungen zwischen den Stationen Darmstadt, Rosenhöhe, Nieder-Ramstadt, Ober-Ramstadt, Zeilhard und Messel einerseits und den in Nassau belegenen diesseitigen Stationen andererseits, und kann bei unseren sämmtlichen Expeditionen, sowie unserem Tarifbureau eingesehen, von letzterem auch zum Preise von 5 ₰ pro Stück bezogen werden. Mainz, den 16. Januar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (200)

Westholsteinische Eisenbahn. Es ist erschienen

Nachtrag XXIV zum Localgütertarif enthaltend Frachtermässigungen für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate etc. gültig

vom 1. Februar 1882.

Derselbe ist auf unsern Stationen einzusehen, resp. von denselben unentgeltlich zu beziehen. Neumünster, den 20. Januar 1882. Die Direction. (201)

Galizisch - Süddeutscher Getreide - Verkehr. Am 1. Februar 1882 gelangt Tarifheft I des rubricirten Getreide-Verkehres zur Einführung.

Dasselbe enthält directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien), der Galizischen Karl-Ludwigbahn, der Erzherzog Albrechtbahn, der Kaiser Ferdinand-Nordbahn und der Kaiserin Elisabethbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Die Tarife nebst Nachträgen für den Rumänisch-Galizisch-Bayerischen Getreide-Verkehr vom 15. Juni 1878, sowie für Getreidetransporte Russischer Provenienz nach Bayern vom 1. März 1878 treten hierdurch ausser Wirksamkeit. (202)

K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg. Ab 1. Februar 1882 findet für den Verkehr auf der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg - Wolfsberg das Tarifbuch der K. K. priv. Südbahngesellschaft vom 15. November 1871 nebst dazu erschienenen Berichtigungen Anwendung.

Zu diesem Behufe wurde ein Heft „Bestimmungen über Anwendung des Südbahntarifes für den Verkehr auf der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg nebst bezüglichen Gebührenberechnungen und Distanzzeiger" aufgelegt, welches Heft bei der commerciellen Direction der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien und in sämmtlichen Stationen der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg - Wolfsberg aufliegt und käuflich zu haben ist.

Im Verkehre mit der Südbahn hat die K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg als vollkommen selbstständige Bahn zu gelten und werden die Gebühren auf Grund des gedachten Heftes ermittelt und abgesondert von den Gebühren für die Südbahnstrecken berechnet.

Die allgemeine Versicherungsgebühr für Eilgüter, sowie die Manipulationsgebühr für Frachtgüter kommt im Verkehre der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg mit der Südbahn nur einmal zur Einhebung.

Das Reglement und die allgemeinen Tarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachten - Transport auf der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg, giltig seit 4. October 1879 nebst Nachträgen, treten für den Verkehr der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg mit 1. Februar 1882 ausser Kraft. Wien, am 15. Jänner 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft, als betriebführende Verwaltung der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg. (203)

Am 15. d. Mts. wird die Station Utrecht-Gasfabrik der Niederländischen Rhein- und der Niederländischen Central-Eisenbahn für Gütersendungen der Wagenladungsclasse B und der Specialtarife I, II und III in den directen Güterverkehr mit Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn via Emmerich resp. via Venlo mit den für Station Utrecht der Niederländischen Staatseisenbahn bestehenden bezüglichen Tarifsätzen zuzüglich folgender Beträge pro 10 000 kg aufgenommen:

Allgemeine Wagenladungsclasse B	Special-Tarife I.	II.	III
ℳ 6,00	ℳ 4,50	ℳ 3,50	ℳ 2,60.

Elberfeld, den 18. Januar 1882. Königl. Eisenbahndirection. (204)

Mit dem 1. Februar d. J. tritt zum **Hessisch - Rheinisch - Westfälischen Verbands-Güter-Tarif** vom 1. September 1878 ein neuer Nachtrag — XI — in Kraft.

Durch denselben werden die Tarifsätze zwischen den Stationen der Frankfurt-Bebraer- und Nassauischen Bahn einerseits und den Stationen der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen, Westfälischen und Münster-Enscheder Bahn andererseits aufgehoben.

Exemplare des fraglichen Nachtrags werden von den Verbands-Güter-Expeditionen unentgeltlich abgegeben. Elberfeld, den 19. Januar 1882. Die geschäftsführende Verwaltung des Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbandes, Königliche Eisenbahn-Direction. (205)

Im diesseitigen **Local-Güter-Verkehr**, sowie im Rheinischen Nachbar-Güter-Verkehr kommen vom 1. Februar d. J. ab für Eisenerztransporte zwischen Mengede und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-directionsbezirke Elberfeld und Köln ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind. Köln, den 20. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (206)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag VI zum Heft 7 des Schlesisch-Niedersächsischen Verbandtarifes in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Frachtsätze auf Deutschem Gebiete. Wien, am 16. Januar 1882. Die Direction. (207)

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Mit 1. Februar l. J. werden für den Transport von Eisenwaaren ermässigte Ausnahme-Frachtsätze von mehreren Stationen der Ersten Siebenbürger Eisenbahn nach Arad und Karlsburg in Kraft treten.

Die provisorische Tarif-Tabelle, welche diese Frachtsätze und die Bestimmungen über ihre Anwendung enthält, ist bei der gefertigten General - Direction erhältlich und kann auch in den betheiligten Stationen eingesehen werden. Budapest, am 17. Januar 1882. Die Generaldirection. (208)

Hamburg-Lübeck-Schlesischer Eisenbahn-Verband via Lübeck bezw. Kleinen-Stargard i./P. Die im Tarife vom 1. April 1879 für Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn bestehenden Frachtsätze der regulären Tarifklassen finden bis auf Weiteres auch Anwendung auf die Station Wandsbeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Schwerin, den 20. Januar 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft. (209)

Oberschlesische Eisenbahn. Während der Giltigkeitsdauer des Nachtrages II zum Tarif vom 1. August 1877 für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von diesseitigen Stationen nach der Oesterreichischen Nordwestbahn via Mittelwalde treten für Sendungen nach Adlerkosteletz ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche dann Anwendung finden, wenn von Einem Versender, jedoch gleichviel ob von einer oder mehreren Grubenstationen mindestens 5 Millionen Kilogramm Kohlen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach der genannten Station verfrachtet werden. Die Höhe dieser Sätze ist bei den Kohlenstationen und dem Verkehrsbureau der Oberschlesischen Eisenbahn zu erfahren. Breslau, den 18. Januar 1882. Königliche Direction. (210)

Berlin - Anhalt - Berlin - Hamburger Verbandsgüterverkehr. Mit Bezug auf die vom 4. huj. datirte, in No. 3 dieser Zeitung vom 13. huj. enthaltene Publication wird hierdurch bekannt gemacht, dass die neuen Taxen für die Relation Halle-Spandau, soweit sie höher als die bisherigen Frachtsätze sind, nicht am 20. sondern erst am 25. Februar cr. in Kraft treten. Berlin, den 20. Januar 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (211)

Am 20. Januar 1882 treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** ermässigte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Eberswalde einerseits und Senftenberg (C. G. B.) andererseits in Kraft; dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen. Dresden, den 19. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (212)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu den mit dem 1. Februar cr. zur Einführung kommenden Gütertarifen für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a/M. einer- und den Stationen der Directionsbezirke Hannover, Magdeburg, Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch), und Elberfeld andererseits kommen Berichtigungsblätter zur Einführung. Dieselben enthalten Berichtigungen und Ergänzungen der vorgenannten Tarife.

Die Berichtigungsblätter sind durch die Expeditionen unentgeltlich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 17. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (213)

A. p. Buschtêhrader Eisenbahn. Am 5. Februar l. J. tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer, der Prag-Duxer und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, dann der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn einerseits und der Holländischen Stationen andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Abgeänderte Frachtsätze für Aussig (A. T. E.);
2. Aufhebung der Frachtsätze für Aupersehin und Türmitz.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. Die General - Direction der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn. (214)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Die im Nachtrag XVIII. (Seite 17 und 18) zum Tarif für vorbezeichneten Güterverkehr enthaltenen Ausnahmesätze für Salz zwischen Salzgitter einer- und den Stationen Clausthal-Zellerfeld, Langelsheim, Lautenthal, Vienenburg und Wildemann andererseits sind um je 0,04 *M.* pro 100 kg ermässigt worden.

Dagegen werden die auf Seite 9 des Nachtrags XVIII vorgesehenen Frachtsätze zwischen Ringelheim Br. E. einer- und den Stationen Blankenburg, Derenburg und Langenstein andererseits vom 10. März 1882 ab um 0,08 *M.* in Eilgut, 0,04 *M.* in Stückgut und Classe A^1 und um 0,03 *M.* pro 100 kg in den Specialtarifen A^2, I, II, III und im Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II erhöht. Die betreffenden neuen Tarifsätze gelten vom 10. März cr. ab auch im Verkehr zwischen Ringelheim H. A. E. und Halberstadt-Blankenburger Stationen, wodurch in einigen Ausnahmetarifen Erhöhungen eintreten. Berlin, den 18. Januar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung. (215)

Am 1. Februar cr. treten zwischen unserer Station Cöpenick und den Stationen Neutomischel, Opalenica, Grätz, Sternberg, Wutschdorf und Crossen a. O. der Märkisch-Posener Eisenbahn im Posen-Schlesisch - Märkischen Verbande directe Tarifsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen schon jetzt die betreffenden Güterexpeditionen Auskunft. Berlin, den 21. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn. (216)

Vom 1. Februar 1882 ab treten im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** für die Beförderung von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt von der Station Filehne des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits nach den westlichen Hafenstationen andererseits ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 20. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (219 J)

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Berlin. Submission auf Lieferung von

a) 16 Personenwagen I./II. Classe,
32 „ III. „
5 „ IV. „
8 Gepäckwagen,
40 bedeckte Güterwagen,

b) 202 Satz Achsen,

c) 101 Zugvorrichtungen,

d) 160 achtlagige Tragfedern,
160 Spiralfedern für Buffer,
40 „ „ Zugapparate,

Donnerstag, den 9. Februar d. J. für die Wagen Vormittags 11 Uhr, für die übrigen Theile Mittags 12 Uhr in unserem Sitzungssaale hierselbst Leipziger Platz No. 17.

Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Wagen resp. Achsen, Zugvorrichtungen oder Federn“ an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst, Köthenerstrasse 24, I., eingereicht werden.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben bezogen werden gegen Einsendung ad a) von 4,50 *M.*, ad b) von 1,70 *M.*, ad c) von 1,70 *M.* und ad d) von 1,30 *M.* Berlin, den 20. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (30 J)

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Für den Verkauf von ca. 80 000 kg altem Oberbaumaterial, Thorflügeln, gusseisernen Fenstern etc. steht auf Dienstag, den 14. Februar d. Js., Vormittags 11 Uhr, im Büreau des Unterzeichneten, Prinzenstrasse 22, II., Termin an. Bedingungen sind gegen Einsendung von 35 ₰ von Unterzeichnetem zu beziehen. Hannover, den 16. Januar 1882. Der Abtheilungsbaumeister. Seeliger. (25 J)

Rechte Oderufer Eisenbahngesellschaft. Mittwoch, den 1. Februar cr., Vormittags 11 Uhr, Submission auf 14 500 Stück eichene Schwellen. Bedingungen sind in unserm Centralbureau vorräthig. Direction. (29)

4. Vacanzen.

Gesucht

wird für das maschinentechnische Bureau der unterzeichneten Verwaltung ein theoretisch und praktisch gut ausgebildeter, Erfahrung im Locomotivbau besitzender Hilfsingenieur. Gesuche sind unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen an uns einzureichen. Maschinenhauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen zu Chemnitz. (28 J)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 8. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Januar 1882.

Dieser Nummer liegt No. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt: Entwurf eines Gesetzes, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, nebst Motiven und den zugehörigen Denkschriften. (Forts.) — Ein wichtiges Französisches Präjudiz. — Attachirung von Bautechnikern an einzelne diplomatische Vertretungen im Auslande. — Aus dem Protocoll über die in Berlin abgehaltene Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen (Forts.) — Verein für Eisenbahnkunde. — Zur Couponfrage. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Amerikanische Correspondenz. — Frachtrecht der Eisenbahnen. — Gerichtsstand der Niederlassung in Anwendung auf Eisenbahnen. — Enteignung. — Eisenbahnen in Japan. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Generalversammlungen. 3. Submissionen. 4. Vacanzen. — Privat-Anzeigen.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat,

nebst Motiven und den zugehörigen Denkschriften.
(Fortsetzung.)

1. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen nimmt unter den grossen Eisenbahn-Unternehmungen der westlichen Provinzen, von welchen die Köln-Mindener und die Rheinische Bahn durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 auf den Staat übergegangen sind, die erste Stelle ein. Es beherrscht mit seinen Linien das Industriegebiet am Niederrhein und in Westfalen zum Theil ausschliesslich, zum grösseren Theil aber in engster Berührung und in schärfster planmässiger Concurrenz mit den jetzt für Staatsrechnung verwalteten Bahnen. Von dem Bergischen Industriegebiet ausgehend, durchzieht es in vielfachen Verzweigungen das Gebiet der Märkischen und Niederrheinischen Eisen- und Kohlen-Industrie, fast an allen wichtigen Punkten mit den für Staatsrechnung verwalteten Bahnen zusammentreffend. Nach Westen sind seine Linien über Düsseldorf und über Ruhrort in die gewerbreichen Districte des linken Rheinufers, nach Crefeld, M.-Gladbach und Aachen bis an die Niederländische und die Belgische Grenze ausgedehnt und schliessen sich hier in Venlo, bei Roermonde und Bleyberg an das Niederländische und Belgische Bahnnetz an. Auch auf dem rechten Rheinufer ist die Verbindung mit den Niederländischen Bahnen durch die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Betrieb genommene Linie Bismark-Winterswyk gewonnen. Durch grössere, in südlicher Richtung vorgestreckte Zweiglinien ist in Deutz die Theilnahme an dem Verkehr der Rheinischen Hauptstadt und in Siegen die kürzeste Verbindung zwischen den Kohlengruben an der Ruhr und dem Hüttenbezirk des Siegener Landes, sowie der Anschluss an die Deutz-Giessener Linie gesichert. Nach Osten vermittelt die obere Ruhrthalbahn einerseits über Scherfede-Holzminden die directe Verbindung mit der Braunschweigischen Eisenbahn und durch die letztere im Verein mit der früheren Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn den directen Verkehr mit Berlin, andererseits — weit nach Südosten vorgreifend — durch die von der Gesellschaft erworbene frühere Hessische Nordbahn über Cassel und Gerstungen den Zusammenschluss mit den Linien der Thüringischen Eisenbahn.

Die hervorragende Bedeutung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens in dem Netz der Preussischen Eisenbahnen bedarf hiernach kaum der näheren Ausführung. Im internationalen Verkehr wie im internen Verkehr zwischen den wichtigsten Handelsplätzen und Industriebezirken des Landes nimmt es eine gleich bedeutsame Stellung ein, — überall in Verbindung oder in Concurrenz mit den für Rechnung des Staats betriebenen Bahnen. Den Verkehr mit den Niederlanden, mit Belgien und Frankreich, insbesondere den wichtigen Verkehr zwischen dem Niederrheinisch-Westfälischen Industrierevier und den Hafenplätzen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen macht es den im Staatsbesitz befindlichen Linien der früheren Rheinischen und Köln-Mindener Bahn streitig. Im Verkehr nach Osten wird mit der Linie über Gerstungen die Concurrenz gegen die kürzere Staatsbahnlinie über Ottbergen-Northeim-Nordhausen nach der Provinz und dem Königreich Sachsen, sowie nach Schlesien und Oesterreich-Ungarn durchgeführt. Mit dem Ausbau der Linie von Scherfede nach Holzminden ist eine von den Staatsbahnen unabhängige Verbindung mit den Braunschweigischen Bahnen und durch diese mit dem nördlichen Theil der Provinz Sachsen, namentlich mit Magdeburg, sowie mit Berlin und hiermit eine selbstständige grosse Concurrenzlinie gegen die kürzere, nunmehr in ausschliesslichem Staatsbesitz befindliche Route über Minden-Hannover gewonnen. Die Mitwirkung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, mit welcher sich die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft in den Actienbesitz der Braunschweigischen Eisenbahn theilt, hat sich dieselbe durch frühere Vereinbarungen zu sichern gesucht. Am Schärfsten aber tritt die Concurrenz und der Widerstreit der Interessen der vom Staat für Gesellschaftsrechnung verwalteten Bergisch-Märkischen Bahn mit den für Staatsrechnung betriebenen Linien in dem Niederrheinisch-Westfälischen Industrierevier selbst hervor, wo die beiderseitigen Linien, nicht selten meilenlang unmittelbar nebeneinander, sich in den mannigfachsten Verzweigungen durchziehen, sich gleichwohl aber nur lose mit einander verknüpfen. Ohne einheitlichen gemeinsamen Plan — nur durch das Concurrenzinterresse und die Eifersucht gegen die Nachbarbahnen geleitet — sind hier von den Verwaltungen der drei grossen westlichen Eisenbahn-Unternehmungen selbstständige Verbindungen mit den Hauptplätzen der Industrie und den grossen Kohlenzechen gesucht, andererseits aber — in dem ängstlichen Bestreben, die Transporte möglichst weit auf den eigenen Linien zu führen und an die Nachbarbahnen erst an entfernteren Punkten abzugeben — die unerlässlichen Verbindungen mit den Nachbarbahnen so weit als thunlich an die Grenzen des Reviers hinausgeschoben. Von den 247 Stationen und Haltestellen der Bergisch-Märkischen Bahn sind 76, und zwar die wichtigeren, Concurrenzstationen mit den für Staatsrechnung verwalteten Rheinisch-Westfälischen Linien, zum grossen Theil an den einzelnen Orten in getrennter Lage und nur lose und unzureichend mit einander verbunden. Die Schwierigkeiten, welche gerade in diesem so hochentwickelten gewerbereichsten Bezirk des Landes für den einheitlichen, prompten und öconomischen Betrieb aus dem Mangel an Uebereinstimmung in den baulichen Anlagen der Strecken und Stationen, aus dem Widerstreit der Interessen der verschiedenen Bahneigenthümer und aus der zur Zeit nicht zu vermeidenden Trennung der betriebsleitenden Behörden in jenem räumlich wenig ausgedehnten, aber in höchster Verkehrsentwickelung stehenden Bezirk nothwendig erwachsen müssen, sind in dem allgemeinen Theil dieser Begründung bereits erwähnt. Eine Besserung dieser Zustände, unter welchen die Eisenbahnverwaltung und die Industrie gleichmässig leiden, ist, wie die Erfahrung vollauf gelehrt hat, ohne die völlige Vereinigung des Bergisch-Märkischen Unternehmens mit dem Staatseisenbahnnetz undurchführbar. Auch von der Gesellschaftsvertretung ist dies voll und ganz anerkannt. In der Vorlage der Deputation der Actionäre an die Generalversammlung d. d. Elberfeld den 29. August 1881 ist die Nothwendigkeit des

Erwerbs des Unternehmens durch den Staat und die Unhaltbarkeit des jetzigen Zustandes ganz besonders betont:

„Für den Staat sei dieselbe", wie dort ausgeführt wird, „in dem Umstande begründet, dass der Erfolg der bereits ausgeführten Eisenbahnverstaatlichungen in vollem Umfange erst dann gesichert erscheine, wenn in dem wichtigsten Industriegebiet des Staates auch die dritte grosse Linie sich in seinem Besitz als Eigenthum befinden und die Regierung befreit sein werde von allen denjenigen Beschränkungen, welche sich aus der Trennung des Eigenthums für eine einheitliche Administration und für die volle Ausnutzung aller Vortheile und Kräfte des gesammten Bahnsystems als nothwendig ergeben.

„Sei auch der Staat als Verwalter der Bahn thatsächlich in der Lage, seinen Einfluss in allen wichtigen Massnahmen zur Geltung zu bringen, so bildeten dennoch die speciellen Interessen der durch den Staat vertretenen Privatgesellschaft eine Behinderung für die Erzielung aller der mannigfaltigen Vortheile, welche durch eine lediglich nach dem allgemeinen Interesse geregelte Ausnutzung der neben einander liegenden Linien, durch die Zusammenlegung von Bahnhöfen, einheitliche Leitung des Dienstes, unbeschränkte Verfügung über Betriebsmittel und Personal, eine durchaus einheitliche Organisation, Beseitigung der gegenwärtig noch erforderlichen unproductiven Arbeit im Tarif- und Rechnungswesen etc. gewonnen werden können."

Wird auch das Unternehmen schon seit einer langen Reihe von Jahren — seit 1850 — vom Staate verwaltet, so ist doch dieses Verhältniss, so lange die Verwaltung für Rechnung der Gesellschaft geführt werden muss, nicht entfernt geeignet, die obwaltenden Missstände zu beseitigen. Der Einfluss, welchen der Staat als Verwalter auf die Leitung des Unternehmens auszuüben vermag, ist durch den Betriebsvertrag vom 23. August 1850 und durch den Statutnachtrag vom 26. April 1875 zu Gunsten der Deputation der Actionäre wesentlich eingeschränkt. Ausser der Geldbewilligung für alle Erweiterungen und Ergänzungen des Unternehmens auf den vorhandenen Bahnstrecken unterliegt die Aenderung der Tarife und die Feststellung der Fahrpläne der Genehmigung der Gesellschaftsvertretung. Ausserdem soll dieselbe in wichtigen Angelegenheiten, namentlich über das Ordinarium des Betriebsetats und über den Besoldungsetat gutachtlich gehört werden. Der Vorsitzende der Deputation ist berechtigt, die Akten und Bücher der Direction, welche sich auf die der Mitwirkung der Deputation unterliegenden Angelegenheiten beziehen, einzusehen, auch an den Sitzungen der Direction, in welchen derartige Angelegenheiten zur Sprache kommen, allein oder unter Zuziehung einzelner Deputationsmitglieder Theil zu nehmen. Die Deputation macht von den ihr hiernach zustehenden Befugnissen ausgiebigen Gebrauch und hat zuweilen auch auf solche Verwaltungsacte Einfluss zu gewinnen gesucht, welche nach den statutarischen Bestimmungen ihrer Mitwirkung nicht ausdrücklich unterworfen sind. Als im Herbst 1880 — nach dem Uebergang des Rheinischen und Köln-Mindener Unternehmens auf den Staat — für die Wagenvertheilung im Ruhrkohlenrevier von den Königl. Eisenbahndirectionen zu Köln und zu Elberfeld ein gemeinsames Wagenamt eingesetzt wurde, dessen nutzbringende Thätigkeit in den Kreisen der Industrie lebhafte Anerkennung fand, glaubte die Deputation — ohne die für die allgemeinen Verkehrsinteressen durch jene Einrichtung bezweckten Vortheile zu verkennen — doch mit Rücksicht auf die finanziellen Sonderinteressen des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens gegen die Errichtung des Wagenamts Einsprache erheben zu sollen.

Dieser Protest ist bezeichnend für die Collision der öffentlichen und der Privatinteressen, wie sie bei der Verbindung des Privateigenthums mit öffentlichen Verkehrsanstalten von der Bedeutung des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens immer unvermeidlich ist und sich fortgesetzt geltend machen muss. Wenn auch dem Einspruch der Deputation seiner Zeit im öffentlichen Interesse eine Folge nicht gegeben wurde, so hat doch darüber niemals ein Zweifel obgewaltet, dass das Wagenamt, so nützlich es sich auch bisher erwiesen hat, seine Bestimmung erst dann im vollen Mass erfüllen und dem Verkehr die erwarteten Dienste voll und ganz werde leisten können, wenn dasselbe nach Vereinigung des Besitzes der verschiedenen Linien in Einer Hand, in der Hand des Staates, aus der ihm einstweilen und nothgedrungen angewiesenen Stellung einer gemeinschaftlichen, von den betriebsleitenden Behörden der beiderseitigen Verwaltung nicht unmittelbar abhängigen Dienststelle ausscheiden und einer einheitlichen Betriebsverwaltung für den ganzen Bereich seiner Wirksamkeit zugeordnet werden kann.

Bei der anderweiten Regelung der internationalen Fahrplanverbindungen hat dem Sonderinteresse der Gesellschaft eine Reihe an sich nicht erwünschter Zugeständnisse gemacht werden müssen. Vor Allem schwierig gestaltet sich aber die Verständigung über den unerlässlichen Umbau mehrerer wichtiger gemeinsamer Bahnhöfe auf den Concurrenzstationen wie in Düsseldorf, Duisburg etc. und die anderweitige Regelung der nothwendigen Zwischenverbindungen zwischen den verschiedenen Linien des Industriereviers. Zu einer gedeihlichen Lösung dieser Frage ist bei Beachtung der Sonderinteressen der Gesellschaft nicht zu gelangen, während sich eine ungenügende und unvollkommene Erledigung derselben bei ihrer hohen Bedeutung für die betheiligten Verkehrsinteressen und bei der grossen finanziellen Tragweite der einzelnen Projecte durchaus verbietet. Ebenso würde eine längere Zurückstellung der letzteren dem Verkehrsinteresse und einer ökonomischen Gestaltung des Betriebes in hohem Grade hinderlich sein und der Erwartung nicht entsprechen, welche in den betreffenden Landestheilen an die Verstaatlichung der beiden Rheinischen Bahnen geknüpft sind. Erst vermöge voller Dispositionsbefugniss auch über das mit den Staatsbahnen an zahlreichen Punkten zusammenstossende und von diesen durchflochtene Bergisch-Märkische Unternehmen wird der Staat im Westen seine Verwaltung wahrhaft fruchtbringend gestalten können.

Muss hiernach die Uebernahme des Bergisch-Märkischen Unternehmens auf den Staat im öffentlichen Interesse in der That als dringend und unaufschiebbar anerkannt werden, so ergeben sich auch für den Staat als Eigenthümer bezw. Nutzniesser der angrenzenden Bahnen aus einer mehr ökonomischen Gestaltung des Betriebes und aus einer zweckmässigeren Organisation der Verwaltung mannigfache finanzielle Vortheile, welche in der beiliegenden Denkschrift (Anlage A) eingehend dargelegt sind.

Die Angemessenheit der den Actionären gewährten Entschädigung ist in der Denkschrift ausführlich erläutert. Nach Ablehnung einer von der Gesellschaft zuerst erhobenen Mehrforderung ist es gelungen, in einer zweiten General-Versammlung die Annahme der Offerte der Staatsregierung — materiell auf der ersten Grundlage — zu erlangen und den Ueberlassungsvertrag mit dem Gesellschaftsvorstande in der vorliegenden Form (siehe nachstehend unter B) abzuschliessen.

Aus der Denkschrift Anlage A.

Vortheile der Verwaltung für Rechnung des Staats.

Nachdem in der Denkschrift die dauernde Rentabilität des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens, soweit sich die Verhältnisse zur Zeit übersehen lassen, auf mindestens 4⁴/₅ pCt. des Actiencapitals veranschlagt worden ist, wird in folgender Weise dargelegt, dass es für den Staat nicht bedenklich erscheinen könne, den Bergisch-Märkischen Actionären eine feste Rente in Höhe von 5 pCt. (420 000 ℳ mehr als der Gesammtbetrag einer Rente von 4⁴/₅ pCt.) zu gewähren, wenn man diejenigen besonderen sehr erheblichen Vortheile berücksichtige, welche dem Staate durch den Erwerb der Bergisch-Märkischen Bahn zufallen werden:

Diese Vortheile beruhen in erster Reihe in der nicht hoch genug anzuschlagenden Möglichkeit einer rationelleren Gestaltung des Eisenbahnbetriebes in dem gesammten Rheinisch-Westfälischen Industriereviere und der damit verknüpften Verminderung der Betriebsausgaben.

Es ist bekannt, dass bis zum Uebergange des Köln-Mindener und des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat zwischen den drei grossen Rheinisch-Westfälischen Privatbahnen, denen demnächst auch die Westfälische Staatsbahn hinzutrat, ein Concurrenzkampf der erbittertsten Art sowohl im Bau, als auch im Betriebe eingetreten war. Derselbe hat einen enormen Kostenaufwand, welcher als eine bedauerliche Vergeudung des Nationalvermögens angesehen werden muss, zur Folge gehabt.

In diesen Verhältnissen ist zwar durch die Verstaatlichung der Rheinischen und der Köln-Mindener Bahn schon eine erhebliche Besserung eingetreten, namentlich werden die von der einen oder anderen Seite projectirten Erweiterungen, welche nicht im öffentlichen Interesse liegen, sondern sich lediglich als Concurrenzunternehmungen charakterisiren, nicht zur Ausführung gebracht. Auch sind bereits verschiedene Betriebseinrichtungen getroffen, welche dem verkehrtreibenden Publikum wie den Bahnen zu Gute gekommen sind. Indess so sehr sich auch die Staatseisenbahnverwaltung bemüht, die sämmtlichen Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen nach einheitlicheren Gesichtspunkten zu verwalten, so ist es ihr doch (und das sehr zum Nachtheile des Verkehrs) zur Zeit unmöglich, dieser Aufgabe in gebührendem Umfange gerecht zu werden, weil ihr die getrennten Eigenthums- und Finanzverhältnisse unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen. Ebenso sehr wie sie die Verpflichtung hat, die Staatsbahnen im Gegensatz zu den Privatbahnen lediglich zum Nutzen des Landes im weiten Sinne des Wortes zu verwalten, ebensowenig kann sie der Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn verwehren, ihre einmal im Betriebe befindlichen Linien in ihrem eignen Interesse zu exploitiren. Eine Vereinfachung oder gar eine Einstellung des Betriebes auf an sich völlig überflüssigen Concurrenzstrecken kann der Bergisch-Märkischen Bahn zur Zeit ebensowenig angesonnen werden, als der Staat auf seinen eigenen Linien der Bergisch-Märkischen Concurrenz gegenüber sich hierzu verstehen darf.

Wie eng die Staatsbahnen bezw. die für Staatsrechnung verwalteten Bahnen mit den Linien der Bergisch-Märkischen Bahn zusammenhängen, zeigt ein Blick auf die Karte, sodann die Thatsache,

dass die beiderseitigen Geleise auf 36 Uebergabestationen in Verbindung stehen, dass neun vollständig gemeinschaftliche

Bahnhöfe, und ausserdem 11 gemeinschaftliche Stationsgebäude vorhanden sind,

dass von den 247 Bergisch-Märkischen Stationen nicht weniger als 76 durch 93 Stationen der Staatsbahn direct concurrenzirt werden, sowie

dass 96 industrielle Werke vorhanden sind, welche sowohl an eine Staatsbahn, als auch an die Bergisch-Märkische Bahn selbstständige Anschlussgeleise haben.

Eine wirklich rationelle und öconomische Regelung der Benutzung und des Betriebes dieser Anschlussverbindungen kann erst dann erreicht werden, wenn die Verschiedenheit der Interessen, welche den Bau und Betrieb der Doppelstrecken, Doppelstationen und Doppelanschlüsse hervorgerufen hat, durch die Vereinigung derselben in der Hand des Staates in Wegfall gekommen ist. Ohne diese Vereinigung würde das Concurrenzinteresse voraussichtlich zu weiteren kostspieligen Anlagen Anlass geben, deren Ausführung, vom wirthschaftlichen Gesichtspunkte betrachtet, nur als eine weitere Vermehrung des unnöthigen Bau- und Betriebsaufwandes würde angesehen werden können, und die Leistungsfähigkeit der Bahnen für den öffentlichen Verkehr, technisch wie betreffs der Tarife, nothwendig würde schwächen müssen.

Die wesentlichsten Vereinfachungen des Betriebsdienstes werden namentlich auf den Bahnhöfen Köln-Deutz, Mülheim a/Rh., Duisburg, Düsseldorf, Crefeld, Ruhrort, Oberhausen, Dortmund, Hamm, Cassel und Siegen eintreten. Die neuen Projecte für die Köln-Mindener und Rheinischen Bahnhöfe bei Deutz-Köln, Düsseldorf und Duisburg, für deren Umbau sich ein zum Theil unabweisbares Bedürfniss geltend gemacht hat, werden durch den staatsseitigen Erwerb der Bergisch-Märkischen Bahn sehr wesentlich vereinfacht und weniger kostspielig gestaltet werden können.

Man braucht ferner nur an den Concurrenzbetrieb zu erinnern, welcher zur Zeit noch zwischen der Berlin-Kölner Route über Hannover und der Preussisch-Braunschweigischen über Scherfede, sowie ferner auf den Strecken

Dortmund-Soest,
Oberhausen-Herne,
Duisburg-Essen-Dortmund,
Neuss-Gladbach-Crefeld,
Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund

stattfindet, wo häufig Schiene an Schiene der neidische Concurrenzbau die üppigsten Blüthen getrieben hat.

Dass es im allgemeinen wirthschaftlichen Interesse verwerflich erscheinen muss, auf allen diesen Linien einen ausgebildeten Doppelbetrieb zu führen, kann Niemandem, der die einschlagenden Verhältnisse kennt, am wenigsten aber der fachmännischen Erwägung zweifelhaft sein.

In welcher Weise für den Fall des staatsseitigen Erwerbes der Bergisch-Märkischen Bahn im Einzelnen der Betrieb zu gestalten sein würde, namentlich ob und inwieweit es thunlich wäre, auf verschiedenen Concurrenzstrecken den Betrieb zu vereinfachen, entzieht sich zur Zeit noch der sicheren Beurtheilung und ist überdies von baulichen Aenderungen und Ergänzungen mancherlei Art abhängig, für welche die erforderliche Vorbereitung noch nicht möglich gewesen ist. Dass jedoch die daraus resultirenden Ersparnisse diejenigen, welche bei der Verstaatlichung der Köln-Mindener und Rheinischen Bahn eingetreten sind, weit übertreffen werden, steht schon aus dem Grunde mit Sicherheit zu erwarten, weil die Verbindung der jetzigen Staats- und für Staatsrechnung betriebenen Bahnen mit der Bergisch-Märkischen Bahn eine weit engere ist, als diejenige der Köln-Mindener und Rheinischen Bahn unter sich und mit den früheren Staatsbahnen.

Ein weiterer Vortheil erwächst dem Staate aus dem Erwerbe der Bergisch-Märkischen Bahn dadurch, dass er (ohne besondere Aufwendungen) in den alleinigen Besitz sämmtlicher Actien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft gelangt, und damit innerhalb der durch die Actiengesellschaft gegebenen Formen massgebenden Einfluss auf dieses Unternehmen, welches mit seinen Hauptlinien ein Zwischenglied der im Staatsbesitz befindlichen Linien bildet, erhält. Wird durch diesen Umstand auch nicht die Actiengesellschaft als solche aufgelöst, so wird damit doch eine engere materielle und verkehrsförderliche Verbindung der genannten Bahn mit den umliegenden Staatsbahnen — ermöglicht werden.

Dazu kommt ferner, dass die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung resp. die Abgrenzung der Directionsbezirke für die Rheinisch-Westfälischen Bahnen in rationellster Weise erst zum Abschluss gelangen kann, wenn auch die Bergisch-Märkische Bahn für Rechnung des Staats verwaltet wird. Eine Vereinfachung in der Gruppirung der drei jetzigen Königlichen Eisenbahndirectionen (zwei zu Köln und eine zu Elberfeld) würde eine Verminderung der zur Zeit in den Directionsbureaus beschäftigten Beamten ermöglichen, welche eine Ersparniss von etwa 470 000 *M.* jährlich in Aussicht stellen könnte.

Dabei muss besonders hervorgehoben werden, dass die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn schon jetzt fast in allen Punkten nach den Formen der Staatseisenbahnverwaltung geführt wird, so dass besondere Kosten für die Reorganisation und die Ueberleitung in den Staatsbetrieb, für die Gleichstellung der früheren Gesellschaftsbeamten mit den Staatseisenbahnbeamten, wie solche bei der Verstaatlichung von Privatbahnen unter eigener Verwaltung vielfach erforderlich geworden sind, bei dem Erwerbe der Bergisch-Märkischen Bahn ebensowenig vorkommen werden, wie die Abfindungen von Directoren u. s. w., welche sich bei der Verstaatlichung anderer Bahnen als unvermeidlich erwiesen haben. Nur die beiden fest angestellten Beamten der Gesellschaftsdeputation, der Vorsitzende und der Secretär derselben, erhalten nach § 3 des Vertrags vom 7. December v. J. für die Aufgabe ihrer vertragsmässigen Rechte eine mässig bemessene einmalige Abfindung von insgesammt 214 000 *M.* Dagegen werden bei der demnächstigen Liquidation die bisher durch die Deputation der Actionäre verursachten Kosten in Wegfall gebracht werden. Diese haben pro 1880 betragen:

Tantième	54 250 *M.*
(Nach § 3 des Vertrags für die Zukunft 49 864 *M.*)	
Besoldungen	32 915 „
Sonstige Kosten	7 660 „
Zusammen	94 825 *M.*

Dass es der Königlichen Staatsregierung sehr erwünscht sein muss, der conflictvollen und ebenso schwierigen wie undankbaren Aufgabe überhoben zu werden, bei der gleichzeitigen Verwaltung der Bergisch-Märkischen und der Staatsbahnen eine beiden Theilen gerecht werdende Vermittelung der fiskalischen und Bergisch-Märkischen Finanzinteressen eintreten zu lassen, mag nur beiläufig bemerkt werden.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass die Amortisation des Anleihecapitals der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft schon sehr erheblich vorgeschritten ist, indem ult. 1881 bereits 24 198 138 *M.*, oder mehr als 5,7 pCt. des concessionirten Anlagecapitals durch die regelmässige Ausloosung amortisirt sind. Zu letzterer werden jährlich sehr beträchtliche Summen aus den Betriebsüberschüssen entnommen; im Jahre 1881 belief sich dieselbe etatsmässig auf 2 664 720 *M.* oder auf mehr als $1^1/_4$ pCt. des Stammactiencapitals.

Anlage B. Vertrag, betr. den Uebergang des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat. Vom 7. December 1881.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Oberregierungsrath Fröhlich als Commissar des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Finanzrath Schmidt als Commissar des Finanzministers, einerseits, und dem Eisenbahndirections-Präsidenten a. D. Danco aus Elberfeld, dem Commerzienrath Rudolph Weyermann aus Leichlingen und dem Rentner Wilhelm Jentges aus Crefeld, als den durch Beschluss der Generalversammlung vom 24. November 1881 für den Abschluss dieses Vertrages bestellten Commissarien der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft andererseits, ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1. Vom 1. Januar 1882 ab erfolgt die Verwaltung und der Betrieb des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens, welche seither von der Königlichen Staatsregierung durch die Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld in Gemässheit des Betriebsüberlassungsvertrages vom 23. August 1850 (Gesetzsamml. S. 408—410) für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft geführt worden, in Gemässheit der Bestimmungen dieses Vertrages für Rechnung des Staates.

§ 2. Vom 1. Januar 1882 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu. Zu den Anleihen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft sind auch zu rechnen die von ihr selbstschuldnerisch übernommenen Prioritätsobligationen der ehemaligen Düsseldorf-Elberfelder, Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahngesellschaften, ferner die Dortmund-Soester Prioritätsobligationen und die Schuld an die Victoria-National-Invalidenstiftung, sowie die Prioritätsanleihe der Hessischen Nordbahngesellschaft.

Gleichzeitig übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen Fonds, namentlich der Reservefonds und der Erneuerungsfonds zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Soweit nicht die gesetzlichen Vorschriften entgegenstehen oder durch diesen Vertrag etwas anderes festgesetzt ist,

gehen auf die mit der Verwaltung des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens betraute Königliche Behörde alle nach dem Betriebsüberlassungsvertrage vom 23. August 1850 und dem unter dem 26. April 1875 Allerhöchst bestätigten Statutnachtrage der Generalversammlung und der Deputation der Actionäre zustehenden Befugnisse über.

Es verbleibt indess in Bezug auf die Verwaltung bis zum 1. Januar 1882 bei der Bestimmung des § 4 No. 6 des am 26. April 1875 Allerhöchst bestätigten Nachtrages zu den Gesellschaftsstatuten, wonach die von der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen von der Deputation der Actionäre zu revidiren und abzunehmen sind.

Für die Folge hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde (Alinea 1). Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft sowie der mit ihr fusionirten Gesellschaften tritt jedoch eine Aenderung in dem Gerichtsstande nicht ein.

Die Deputation der Actionäre der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder derselben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmälig auf 6 reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt.

Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder der Deputation nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnortes der zu wählenden Mitglieder statt. Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Die Deputation der Actionäre hat zugleich das Interesse der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten. Die Tantième, welche unter die Mitglieder der Deputation nach § 6, Alinea 2 des Statutnachtrages vom 26. April 1875 resp. nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 30. Juni 1876 vertheilt werden kann, wird für das Betriebsjahr 1881, wie seither, auf ½ pCt. der unter die Actionäre zur Vertheilung zu bringenden Dividende und vom Jahre 1882 ab bis zur Auflösung der Gesellschaft (§ 9) auf den Betrag von jährlich 4 336 ℳ für den Vorsitzenden und auf 2 168 ℳ für jedes Deputationsmitglied festgesetzt. Die Zahlung der Tantième erfolgt am 1. des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden dritten Monats.

Die mit dem derzeitigen Vorsitzenden und dem Secretär der Deputation unterm 30. September 1875, 14./15. November 1879 und 5./16. December 1879 abgeschlossenen Verträge treten mit der Perfection dieses Vertrages ausser Kraft. Für die Aufgabe der Rechte aus diesen Verträgen erhalten der Vorsitzende und der Secretär zusammen eine Abfindung von 214 000 ℳ, welche dem Reservefonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu entnehmen ist.

Die ordentliche jährliche General-Versammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt.

§ 4. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft überlässt den Reingewinn des Jahres 1881 dem Staate für den Betrag von 10 080 000 ℳ (= $4\frac{4}{5}$ pCt. Dividende des Actiencapitals). Die Ausgleichung soll derart erfolgen, dass ein etwa vorhandener Ueberschuss über diesen Betrag dem Reservefonds zugeführt, ein daran etwa fehlender Betrag diesem entnommen wird (§ 2, Alinea 2).

§ 5. Der Staat gewährt den Inhabern der Stammactien der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 5 pCt. des Nominalbetrages, also von 15 ℳ pro Actie à 300 ℳ. Der Betrag dieser Rente wird mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Die Zahlung der Rente erfolgt postnumerando am 2. Januar jeden Jahres gegen Rückgabe der bisherigen Dividendenscheine. Nach der Fälligkeit des letzten derselben werden gegen Rückgabe des bisherigen Talons neue Dividendenscheine und Talons nach den anliegenden Formularen ausgereicht. Dividendenscheine, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Beamtenpensions- und Unterstützungscasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, jedoch mit der Massgabe, dass die der Casse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 6. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft mit Einschluss der im § 2 besonders erwähnten Prioritätsgläubiger bleiben ihre Rechte bezüglich des Bergisch-Märkischen resp. Hessischen Nordbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten.

Der Staat wird die Bergisch-Märkische Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten. Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen, oder einzelne Theile desselben, mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen. In diesem Falle gelten für die Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen diejenigen Bestimmungen, welche in dem Vertrage vom 13./14. Februar 1856 (Gesetzsamml. pro 1856 S. 329—333) für die Betheiligung der Ruhr-Sieg-Bahn an den Betriebsausgaben des Gesammtunternehmens vereinbart sind.

Im Falle der Abtrennung einzelner Theile des Unternehmens und der Vereinigung derselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Privateisenbahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung wird der Minister der öffentlichen Arbeiten diejenige Königliche Behörde bestimmen, welche die Functionen des Vorstandes der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft wahrzunehmen hat.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen auf einen andern Zeitpunkt, als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 7. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil der Prioritätsobligationen für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 8. Der Staat ist verpflichtet, spätestens zum 2. Januar 1883 den Inhabern von Stammactien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons, Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe und zwar für je vier Actien vierprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von eintausend fünf hundert ℳ anzubieten. Sofern es nach dem Ermessen der Königlichen Staatsregierung angängig erscheinen sollte, wird dieselbe darauf Bedacht nehmen, den Umtausch der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen schon vor dem 1. Januar 1883, und zwar thunlichst schon zum 1. Juli 1882 eintreten zu lassen.

Sofern bei dem Umtausche die mit einzuliefernden Dividendenscheine fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Actionäre regelt sich alsdann in der Weise, dass jede Actie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im § 7 Al 2 und 3 des unter dem 26. April 1875 Allerhöchst bestätigten Statut-Nachtrages ausser Kraft treten.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 4 Wochen vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechs Mal in Zwischenräumen von einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausch wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern der Deputation der Actionäre bleibt der Umtausch der von ihnen in ihrer amtlichen Eigenschaft deponirten Actien, deren Zahl von drei auf vier erhöht wird, bis zur Beendigung der im § 9 vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

§ 9. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, zu jeder Zeit, jedoch nicht vor dem Beginne des Umtausches der Actien in Staatsschuldverschreibungen (§ 8), das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er:

1. die sämmtlichen Prioritäts-Anleihen sowie alle sonstigen Schulden der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen.
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 210 000 000 ℳ behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Bergisch-Märkischen Stamm-Actien zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheiles an dem Liquidationserlöse abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine resp. Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrage in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben sein sollte.

Die nach Ablauf der angegebenen 3monatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden, rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates bewirkt. Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Bergisch-Märkischen Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Berlin, event. die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden.

§ 10. Dem bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beschäftigten Beamtenpersonale verbleiben die ihm der Gesellschaft gegenüber zustehenden Rechte. Die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bleibt nach dem betreffenden Statute bestehen; eine Aenderung des letzteren kann nur auf die in demselben vorgesehene Weise erfolgen. Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse von der Bergisch-Märkischen Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die statutmässigen Rechte der Gesellschaft werden künftig durch die zur Verwaltung der Bahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Der Fonds zur Unterstützung hülfsbedürftiger Arbeiter bezw. deren Hinterbliebenen soll seinem Zwecke erhalten, beziehungsweise für denselben verwendet werden.

§ 11. Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. April 1882 erlangt worden ist.

§ 12. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 13. Der Staat ist berechtigt, alle für Ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 14. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 7. December 1881.

Dr. Frölich. Schmidt. Danco. Rud. Weyermann. Wilh. Jentges.

Ein wichtiges Französisches Präjudiz.

In Frankreich ist die Zwangsvollstreckung gegen ausländische Staatsbahnen unzulässig, da der fremde Fiscus ebenso wie der Französische Fiscus zu behandeln und gegen letzteren die Zwangsvollstreckung nicht statthaft ist.

Am 26. Juni 1872 wurden Seitens der Französischen Ostbahn dem Dienste der Elsass-Lothringischen Bahnen in Pagny 20 Fässer Wein zur Weiterbeförderung an L. in Metz überwiesen und von R., dem Bevollmächtigten des Letzteren, gegen Bezahlung der Fracht sowie gegen Quittung bezogen. R., welcher zugleich Rollfuhrunternehmer der Elsass-Lothringischen Bahn war, hat den Wein demnächst zur Zollniederlage gebracht, woselbst er auf Anstehen der Firma R. & W. mit Arrest belegt und schliesslich zu Gunsten derselben verkauft worden ist.

Am 21. September 1872 verklagte der Absender T. zu Béziers die Französische Südbahn beim Handelsgerichte dortselbst auf Zahlung des Werthes fraglicher Sendung Wein; die erstverklagte Verwaltung hat die Französische Mittelmeerbahn, diese die Ostbahn und letztere die Elsass-Lothringische Eisenbahn zu dem Processe beigeladen.

Endlich ist Seitens letztgenannter Verwaltung dem inzwischen nach dem Auslande verzogenen Bevollmächtigten des Adressaten, dem vormaligen Rollfuhrunternehmer R., der Streit verkündigt worden.

Unter dem 27. September 1876 hat das Handelsgericht zu Béziers die Französische Südbahn, die Mittelmeer- und die Ostbahn ausser Process gesetzt, dagegen die Elsass-Lothringische Bahn zur Zahlung einer Hauptsumme von 1 407,35 Frcs. zuzüglich der Zinsen und Kosten, endlich den nicht erschienenen R. zur Schadloshaltung der Elsass-Lothringischen Bahn in contumaciam verurtheilt. Die Zustellung des Urtheils an die Generaldirection der Elsass-Lothringischen Bahnen ist zwar auf dem Parket des Procureur de la République zu Béziers erfolgt, indessen hat die genannte Verwaltung von dieser Thatsache erst lange Zeit später und zwar nach Ablauf der Rechtsmittelfristen Kenntniss erlangt.

Aus diesen und anderen Gründen weigerte sich die Elsass-Lothringische Bahn, das Urtheil des Handelsgerichtes zu Béziers freiwillig zu vollziehen, stellte dem Kläger vielmehr anheim, seine auf fragliches Urtheil gegründeten Ansprüche nach Massgabe der Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Baden und Frankreich vom 16. April 1846 über die gegenseitige Leistung der Rechtshülfe, welcher Vertrag durch § 18 der Zusatzconvention zum Deutsch-Französischen Friedensvertrag auch auf Elsass-Lothringen ausgedehnt worden ist, bei den Gerichten des letzteren Landes im gesonderten Verfahren zu verfolgen.

Statt dessen hat der Kläger T. bei der Französischen Ostbahn Drittarrest auf alle der Elsass-Lothringischen Bahn gehörigen Gelder, Fahrnisse und Werthe legen lassen und dieselbe Behufs Gültigkeitserklärung des Arrestes vor das Civilgericht zu Nancy geladen.

Unter Berufung auf das Gesetz vom 12./24. August 1790, Titel II Artikel 13, auf das Gesetz vom 16. Fructidor an III, auf den Beschluss des Directoriums vom 2. Germinal an V und das genehmigte Staatsrathsgutachten vom 12. August 1807, nach welchen in Frankreich Vollstreckungshandlungen gegen den Staat beziehungsweise gegen einzelne Verwaltungszweige desselben gesetzlich unzulässig sind, endlich auf die diesen Gesetzen zu Grunde liegende ratio, wonach derselbe Grundsatz auch auf die in Frankreich beklagten ausländischen Staatsanstalten analog in Anwendung zu bringen sei, hat die Elsass-Lothringische Bahn beantragt, den Arrest als ungültig und unzulässig zu erklären und dem Arrestkläger die Kosten zur Last zu legen.

Unter dem 21. Juni 1880 hat das Civilgericht zu Nancy, in erster Instanz erkennend, den Arrest für gültig erklärt unter Verfällung der Elsass-Lothringischen Bahn in die Kosten. Gegen dieses Urtheil ist Seitens dieser Verwaltung Berufung an den Appellhof in Nancy ergriffen worden. Durch Urtheil vom 13. Juni 1881 hat dieser Gerichtshof den gegen die Elsass-Lothringische Bahnverwaltung bei der Französischen Ostbahn angelegten Arrest für ungültig und nichtig erklärt und der den Arrest betreibenden Partei T. sämmtliche Kosten zur Last gelegt.

Aus den Entscheidungsgründen:

Durch Kaiserliche Cabinetsordre vom 9. December 1871 ist zum Zwecke des Ausbaues, der Verwaltung und des Betriebes der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen unter der Firma „Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen“ in Strassburg eine Behörde eingesetzt worden, welche, direct dem Reichskanzleramte unterstellt, alle Rechte und Pflichten einer öffentlichen Behörde besitzt. Hieraus folgt, dass alle Erträgnisse aus dem Betriebe dieser Eisenbahnen, sowie alles rollende Material etc. im Eigenthume des Deutschen Reiches stehen und zum öffentlichen Nutzen bestimmt sind.

Die Kaiserliche Generaldirection führt aus, dass sie weit entfernt sei, den Französischen Gerichten das Recht zu bestreiten, innerhalb der Grenzen ihrer Competenz über diejenigen Streitigkeiten zu befinden, welche aus den von ihr in ihrer Eigenschaft als Transportunternehmerin ausgeführten Frachtverträgen herrühren; dagegen behauptet dieselbe, dass die Französischen Gerichte nicht berechtigt seien, Vollstreckungsmassregeln gegen sie zu verfügen, weil solche Massregeln einem Eingriff in die Unabhängigkeit eines benachbarten Staates gleichkommen würden.

In der That nimmt das öffentliche Recht in Frankreich, was die Beziehungen der Privatpersonen zum Französischen Staate betrifft, genau diesen Standpunkt ein und ist es nach Französischem Rechte nicht gestattet, Gelder oder andere dem Staate gehörigen Sachen öffentlichen Nutzens in den Händen eines Dritten mit Arrest zu belegen. Was aber dem Französischen Staate gegenüber gesetzlich unzulässig ist, ist es nicht weniger einem fremden Staate gegenüber, welcher dieselben Freiheiten wie dieser und nach den Principien des Völkerrechts vollständige Unabhängigkeit beanspruchen kann.

Attachirung von Bautechnikern an einzelne diplomatische Vertretungen im Auslande.

Der dem Preussischen Landtage am 18. Januar d. J. zugegangene Staatshaushaltsetat für 1882/83 enthält unter den dauernden Ausgaben der Bauverwaltung eine Summe von 30 000 Mark „zur Attachirung von Bautechnikern an einzelne diplomatische Vertretungen im Auslande“, wozu in den Erläuterungen Folgendes bemerkt wird:

Um die Staatsbaubeamten zur Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben immer mehr zu befähigen und zu fortgesetzten Studien anzuregen, ist es namentlich auch erforderlich, sie von allen wichtigen Bauausführungen zu unterrichten und von den Fortschritten und Neuerungen auf dem Gebiete der Technik fortgesetzt in Kenntniss zu halten.

Zur Erreichung dieses Zweckes, welchem die beiden im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen bautechnischen Blätter „Zeitschrift für Bauwesen“ und „Centralblatt der Bauverwaltung“ dienen, bedarf es zuverlässigerer und vollständigerer Nachrichten als bisher, über die in anderen Staaten aus-

geführten und geplanten besonders wichtigen Bauten und über die dort auf dem Gebiete der Bautechnik gemachten Erfahrungen und Erfindungen. Zur Zeit ist es für die Baubeamten und für die Techniker überaus schwer, wenn nicht ganz unmöglich, über die im Auslande herrschende Thätigkeit auf bautechnischem Gebiete sich dauernd in ausreichendem Masse zu unterrichten. Wenn auch die Zeitschriften manche werthvolle Nachrichten über im Auslande zur Ausführung kommende Bauten, wie über den Stand und den Fortschritt der Technik verbreiten, so geben dieselben doch kein das ganze Gebiet umfassendes Bild, insbesondere lassen sie einen Ueberblick über die Bauthätigkeit der einzelnen Staaten vermissen, welcher hinsichtlich der in der Ausführung befindlichen öffentlichen Bauten und der wesentlichen dabei vorkommenden Details die erwünschte Auskunft giebt.

Ebenso wenig genügen die auf diplomatischem Wege hierher gelangenden Mittheilungen zur Abhülfe des empfundenen Mangels; es wird sich vielmehr das Ziel, von den Fortschritten der Bautechnik im Auslande und den wichtigeren Bauausführungen, sowie den technischen Einrichtungen — auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens daselbst — fortgesetzt und vollständig unterrichtet zu bleiben und die Erfahrungen und Fortschritte der fremden Länder zu Gunsten des eigenen Landes zu verwerthen und dienstbar zu machen, in wirksamer Weise nur dadurch erreichen lassen, dass den Gesandtschaften eigene qualificirte technische Kräfte zur Seite gegeben werden. Solche den Gesandtschaften zu attachirende Techniker können auf Grund eigener Anschauungen angeben, auf welche Mittheilungen es besonders ankommt und über welche technischen Angelegenheiten von den Behörden des Auslandes Auskunft zu erbitten ist, sie können selber Materialien sammeln und von Zeit zu Zeit Bericht erstatten, sie können endlich auch anderen ins Ausland amtlich committirten oder auf eigene Kosten reisenden Fachgenossen das Studium der Bauwerke und Bauanlagen u. s. w. sehr erheblich erleichtern.

Eine solche Einrichtung würde, ganz abgesehen von der dadurch ermöglichten Ausbildung und Vervollkommnung der einzelnen den Gesandtschaften zugewiesenen Techniker, von vielseitigem und grossem, der allgemeinen Staatsbau- wie der Eisenbahnbauverwaltung zu Gute kommenden und die Kosten reichlich aufwiegenden Nutzen sein.

Sie wird aber, weil die Leistungen auf dem Gebiete des Bauwesens in den fremden Staaten zu wechseln und eine hervorragende Bedeutung in dem einen oder anderen Staate wie auch in den verschiedenen Zweigen des Bauwesens mehr periodisch als dauernd zu gewinnen pflegen, einen ständigen Charakter nicht erhalten dürfen; vielmehr erscheint es zweckmässig und wünschenswerth, in der Auswahl der Länder, in welche qualificirte Bautechniker zu entsenden sein würden, freie Hand zu behalten. Um weitere Erfahrungen darüber zu sammeln, ob die beabsichtigte Einrichtung wirklich die davon gehofften Vortheile bringen wird, liegt es in der Absicht, mit der Entsendung zweier Techniker nach Paris und Washington zunächst für 1882/83 den Anfang zu machen.

Für den genannten Zweck wird unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Techniker in den fremden Ländern sehr viel herumreisen müssen, ein Betrag von je 15 000 Mark, im Ganzen also von 30 000 Mark erforderlich sein. Dieser Betrag ist daher hier mit der Massgabe eingestellt, dass die fernere Inanspruchnahme der Summe von den Erfahrungen abhängen wird, welche bei der zunächst versuchsweisen Einführung der Einrichtung gemacht werden. (Centralblatt der Bauverwaltung.)

Aus dem Protocoll

über die in Berlin abgehaltene Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

(Schluss.)

No. 28. Betr. Aenderung der Nomenclatur der Positionen „Eisen und Stahl" der Specialtarife II und III. Die Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld hat in Uebereinstimmung mit den wirthschaftlichen Corporationen Rheinland-Westfalens und den Königlichen Eisenbahndirectionen zu Köln und Hannover beantragt, für die Positionen „Eisen und Stahl" der Specialtarife II und III folgende anderweite Nomenclatur einzuführen:

A. Für Specialtarif II. Eisen und Stahl, und zwar: 1. Façonnirt, als Achs-, Band-, Breit-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stab-, Stangen-, T-, T̲-, U-, Winkel-, Zain-Eisen resp. Stahl; Hufstäbe. — 2. Bleche, als Kesselblech, Schwarzblech, Stahlblech. — 3. Platten. — 4. Röhren, Säulen und Träger. — 5. Brückentheile. — 6. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, neue, sowie neue Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, eiserne Eisenbahnschwellen (Traversen), Weichen und Weichentheile, auch Herzspitzen und Kreuzungsstücke. — 7. Achsen, Bandagen, Räder und Rädertheile. — 8. Draht, auch mit anderen Metallen überzogen, in Ringen unverpackt. — 9. Façonstücke, grobe, nämlich: Chabotten, Ambosseinsätze, Walzenständer, Walzwerksspindeln und Muffen, rohe Walzen, Contragewichte, Tübings, Schachtringe, Feuerrahmen mit Thüren, Kesselträger, Roststäbe, Schiffsschrauben, Schiffssteven oder Schraubenrahmen, Steuerruder, Sternrohrlager oder Wellenrohrlager, Fundamentrahmen für Schiffsmaschinen. Schiffsanker, schwere, Schiffswellen, schwere, Kammwalzen, Hammerbären, Hammerführer, Hammersättel, Klauen- und Walzenkuppeln, Erzwalzen, Pochstempel, Zahnräder, schwere.

B. Für Specialtarif III. Eisen (Roh-) aller Art; Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen). — Rohe Blöcke (Ingots) von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets). — Eisenbruch (altes Eisen), alte Eisenmunition, alte Eisenbahnschienen, alte Grubenschienen etc., Abfälle von Eisen und Stahl, auch Weissblechabfälle, Stahlbruch und Eisenfeile.

Unter Stahlbruch und Eisenbruch ist nicht gebrochener neuer Stahl und gebrochenes neues Eisen, sondern der Bruch gebrauchter abgängiger Stahl und Eisenfabrikate zu verstehen.

Unter Luppen von Eisen und Stahl ist zu verstehen: das im Wege des Frisch- (Puddel-) Processes aus Roheisen gewonnene, im Schweissofen nicht weiter verarbeitete Halbfabrikat, welches in der Form von roh gehämmerten oder gewalzten Blöcken oder von grob gewalzten Stäben vorkommt. Stahlknüppel (Billets) sind ein auf gleiche Weise aus rohen Blöcken von Flusseisen oder Flussstahl hergestelltes Halbfabrikat.

Ausser diesem generellen Antrage haben der Tarifcommission noch folgende Specialanträge vorgelegen:

1. Gesuch der Firma N. Aug. Flender zu Düsseldorf: „schwere eiserne Nieten für den Schiffbau und Brückenbau" wie Schienenbefestigungsgegenstände nach Specialtarif II zu tarifiren.

2. Gesuch mehrerer Weissblechfabrikanten: den Artikel „Weissblech" aus Specialtarif I in Specialtarif II zu versetzen.

3. Antrag der Generaldirection der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten: „lose Radsterne und Radscheiben" wie rohe Bandagen und rohe Achsen in den Specialtarif II aufzunehmen.

4. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg: über die Tarifirung von „verzinktem Eisenblech" Entscheidung zu treffen.

5. Gesuch der Königin Marienhütte in Cainsdorf: a) zu declariren, dass alle alten Eisenbahnschienen, ob schon befahren oder nicht und ohne Rücksicht auf ihre Verwendung für Bauzwecke etc., dem Specialtarif III angehören; b) zu Brückentheilen (ad 5 der beantragten neuen Fassung des Specialtarifs II) die Worte hinzuzufügen: „und andere ähnliche Constructionstheile zu Dächern".

6. Gesuch der Sächsischen Gussstahlfabrik in Döhlen, zu declariren, dass der von ihr aus Rheinland-Westfalen bezogene, neue gebrochene Stahl nicht zum Specialtarif II, sondern als „Rohstahl zum Einschmelzen bestimmt" in den Specialtarif III zu verweisen sei.

Seitens der Commission ist beantragt, den in Rede stehenden Tarifpositionen folgende Fassung zu geben:

Specialtarif II. Eisen und Stahl und zwar: 1. Stab- und Façoneisen (-Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, T̲-, U-, Winkel-, Zain-Eisen resp. Stahl; Hufstäbe. — 2. Platten und Bleche aller Art, nicht mit anderen Metallen überzogen. — 3. Röhren, Säulen, Träger, sämmtlich unzusammengesetzte. — 4. Brücken-, Dach-, sowie ähnliche Constructionstheile (Träger, Façoneisen und Bleche, gelocht und zur Zusammensetzung vorbereitet). — Zusammengesetzte Constructionstheile (genietet oder verschraubt) tarifiren nach Specialtarif I. — 5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten; Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen); Weichen und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke. — 6. Achsen, Bandagen, Räder und Rädertheile, auch Bremsklötze, sämmtlich nur, wenn für Eisenbahnwagen und Locomotiven bestimmt. — 7. Eisen- und Stahldraht, nicht mit anderen Metallen überzogen, in Ringen, unverpackt. — 8. Façonstücke, grobe, über 100 kg Gewicht pro Stück, Roststäbe, sämmtlich unverpackt.

Specialtarif III. Eisen (Roh-) aller Art, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets), Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und Stahl), alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radtheile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle.

Unter Luppen von Eisen und Stahl ist zu verstehen: das im Wege des Frisch- (Puddel-) Prozesses aus Roheisen gewonnene, im Schweissofen nicht weiter verarbeitete Halbfabrikat, welches in der Form von roh gehämmerten oder gewalzten Blöcken oder von grob gewalzten Stäben vorkommt. Stahlknüppel (Billets) sind ein auf gleiche Weise aus rohen Blöcken von Flusseisen oder Flussstahl hergestelltes Halbfabrikat.

Unter Stahlbruch und Eisenbruch ist nicht gebrochener neuer Stahl und gebrochenes neues Eisen, sondern der Bruch gebrauchter abgängiger Stahl- und Eisenfabrikate zu verstehen.

Die unter 2, 3, 4 und 5b) aufgeführten Specialanträge sind von der Commission durch die vorgeschlagene Fassung als erledigt erachtet. Bezüglich der Special-Anträge ad 1, 5a) und 6 ist commissionsseitig Ablehnung empfohlen worden.

Herr Generaldirectionsrath Böhm (Königl. Bayerische Verkehrsanstalten) stellt den Antrag, im Interesse grösserer Einfachheit und Vollständigkeit folgende von den betreffenden Interessenten Bayerns vorgeschlagene Fassung anzunehmen:

„Specialtarif II. Eisen und Stahl, raffinirt und zwar 1. Stab- und Façoneisen, ebenso Stahl aller Art, geschmiedet oder gewalzt; — 2. Platten und Bleche aller Art, nicht mit anderen Metallen überzogen; — 3. Röhren, Säulen; — 4. Constructionstheile von Eisen und Stahl, zur Zusammensetzung vorbereitet (zusammengesetzte Constructionstheile, bereits genietet oder verschraubt oder geschweisst, tarifiren nach Specialtarif I); — 5. Schienen aller Art, Schienenbefestigungsgegenstände, Schwellen, Weichen und Weichentheile; — 6. Achsen, Bandagen, Räder, Rädertheile und Bremsklötze, für Eisenbahnzwecke bestimmt; — 7. Eisen- und Stahldraht, nicht mit anderen Metallen überzogen, in Ringen, unverpackt; — 8. Façonstücke, grobe, über 100 kg pro Stück, Roststäbe, sämmtlich unverpackt."

Specialtarif III. Roheisen, Rohstahleisen, Luppen, Luppenstäbe, Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, Stahlknüppel, Alteisen aller Art zur Umarbeitung bestimmt, Eisenbruch und Abfälle aller Art, auch Weissblechabfälle.

Es wird in die Discussion über die einzelnen Positionen eingetreten.

A. Specialtarif II. I. Position 1. Herr Oberregierungsrath Krahn (Königliche Eisenbahndirection Elberfeld) nimmt seinen in der Commission gestellten Antrag auf Hinzufügung des Wortes „verzinkt" in der Ueberschrift, speciell bei Nummer 1 wieder auf. Die Verzinkung des Eisens zum Schutze desselben gegen Rost an Stelle des Anstrichs mit Oelfarbe oder Mennige sei in grossem Aufschwunge begriffen, auch die Werthdifferenz zwischen verzinktem und unverzinktem Eisen nicht bedeutend. England und Amerika verzinken das aus Deutschland bezogene Eisen selbst und es sei daher wünschenswerth, durch tarifarische Gleichstellung des verzinkten Eisens mit unverzinktem die Möglichkeit zu gewähren, dass die Verzinkung im Inlande geschehe.

Herr Geh. Regierungsrath Grapow (Rechte Oder-Ufer-Bahn) als Referent der Commission spricht sich gegen den Antrag aus; ebenso ersucht derselbe die Bayerische Fassung abzulehnen, da dieselbe sich ohne vorherige Prüfung in der Commission in ihren Folgen nicht übersehen lasse. Der Ausdruck „raffinirt" sei praktisch wenig gebräuchlich und dürfte Veranlassung zu Declarationen geben.

Herr Generaldirectionsrath Böhm (Bayerische Staatsbahn) glaubt den von ihm vorgeschlagenen Text als übersichtlich und einfach und für die Expeditionen verständlich bezeichnen zu sollen.

Es gelangen nunmehr die zu Position 1 gestellten Anträge zur Abstimmung:

a) der Antrag der Königl. Bayerischen Staatsbahn auf Annahme folgender Fassung:
„Eisen und Stahl, raffinirt und zwar
1. Stab- und Façoneisen, ebenso Stahl aller Art, geschmiedet oder gewalzt" wird abgelehnt.

b) der Antrag der Commission, die Position zu fassen:
1. Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, ꟷ-, U-, Winkel-, Zain-Eisen resp. Stahl; Hufstäbe wird angenommen.

c) der Antrag der Königl. Eisenbahndirection in Elberfeld, in dem Antrage ad b hinter den Worten „Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art" hinzuzufügen: „auch verzinkt" wird gleichfalls angenommen.

II. Position 2. a) Der Commissionsantrag lautet: „Platten und Bleche aller Art, nicht mit anderen Metallen überzogen." Hierzu sind folgende Amendements gestellt: b) von Herrn Oberregierungsrath Krahn (Königl. Eisenbahndirection in Elberfeld) auf Aufnahme der Worte „auch verzinkt". c) von Herrn Oberfinanzrath v. Weizsäcker (Königl. Württembergische Staatsbahn) in dem Antrage von Elberfeld (ad b) weiter hinzuzufügen: „auch verzinnt (Weissblech.")

Letzterer Antrag wird nach eingehender Motivirung seitens des Antragstellers von verschiedenen Seiten bekämpft.

Alle drei Anträge werden bei getrennter Abstimmung angenommen.

Hiernach würde Position 2 nach den Beschlüssen der Conferenz lauten:

Platten und Bleche, auch verzinkt und verzinnt (Weissblech).

III. Position 3 und 4. Nach den Anträgen der Commission lauten die beiden Positionen:

3. Röhren, Säulen, Träger, sämmtlich unzusammengesetzte.
4. Brücken-, Dach- sowie ähnliche Constructionstheile (Träger, Façoneisen und Bleche, gelocht und zur Zusammensetzung vorbereitet). Zusammengesetzte Constructionstheile (genietet oder verschraubt) tarifiren nach Specialtarif I.

Nach der Fassung der Bayerischen Staatsbahn:

3. Röhren, Säulen.
4. Constructionstheile von Eisen und Stahl, zur Zusammensetzung vorbereitet. (Zusammengesetzte Constructionstheile, bereits genietet oder verschraubt oder geschweisst, tarifiren nach Specialtarif I.)

Herr Oberregierungsrath Krahn (Königl. Eisenbahndirection Elberfeld) acceptirt den Bayerischen Vorschlag bezüglich der Fassung der Position 3, ersucht aber, dieser Position noch die Worte „auch verzinkt" hinzuzufügen und Position 4 wie folgt zu fassen: „Brücken und andere Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben."

Zur Begründung wird angeführt, dass die Aufführung von Trägern, als unter Position 1 fallend, entbehrlich sei, die Ausschliessung der zusammengesetzten Constructionstheile von dem Specialtarif II die Fabriken insofern schädige, als dieselben genöthigt seien, behufs Zusammensetzung der Theile an Ort und Stelle eine grössere Anzahl Monteure als sonst erforderlich zu entsenden, während die Eisenbahnen selbst hierdurch keinen Vortheil hätten. Die Arbeit der Zusammensetzung sei im Vergleich zu der des Lochens und Verpassens der Theile eine sehr unbedeutende und liege es daher, nachdem für die zur Zusammensetzung vorbereiteten Theile commissionsseitig der Specialtarif II zugestanden sei, nur in der Billigkeit, die gleiche Tarifirung auch für die zusammengesetzten Theile zu gewähren.

Referent hält den Antrag von Elberfeld für zu weitgehend, da es schwierig sei, im Einzelfalle zu entscheiden, ob man noch Brücken- und ähnliche Constructionstheile vor sich habe.

Die Anträge von Elberfeld auf Annahme folgender Fassung:
a) für Position 4: Brücken und andere Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben;
b) für Position 3: Säulen und Röhren;
c) für Hinzufügung der Worte bei beiden Positionen: „auch verzinkt"

werden der Reihe nach angenommen.

Die Anträge der Commission und der Bayerischen Staatsbahn sind damit abgelehnt.

IV. Position 5. Der Antrag der Kgl. Bayerischen Staatsbahn auf Annahme folgender Fassung: „Schienen aller Art, Schienenbefestigungs-Gegenstände, Schwellen, Weichen und Weichentheile" wird abgelehnt und die Fassung der Commission: „5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten; Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen); Weichen und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke" zum Beschluss erhoben.

V. Position 6. Die Generalconferenz entscheidet sich, nachdem Herr Generaldirectionsrath Böhm auf Abstimmung über seinen Antrag verzichtet hat, für die nachstehende von der Commission vorgeschlagene Fassung: „6. Achsen, Bandagen, Räder- und Rädertheile, auch Bremsklötze, sämmtlich nur, wenn für Eisenbahnwagen und Locomotiven bestimmt."

VI. Position 7 lautet nach dem Vorschlage der Commission: „7. Eisen- und Stahldraht, nicht mit anderen Metallen überzogen, in Ringen, unverpackt."

Herr Oberregierungsrath Krahn (Kgl. Eisenbahndirection Elberfeld) ersucht, unter Bezugnahme auf die früheren Ausführungen, auch den verzinkten und verkupferten Draht mit aufzunehmen, da zwischen beiden Sorten kein nennenswerther Unterschied bezüglich des Preises bestände. — Gegen die Aufnahme des verkupferten Drahts wird von verschiedenen Seiten Widerspruch erhoben. Bei der Abstimmung werden die Anträge von Elberfeld: a) auf Hinzufügung des Wortes „verzinkt", b) auf Hinzufügung des Wortes „verkupfert" angenommen.

Hiernach würde Position 7 lauten: „Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert, in Ringen, unverpackt".

VII. Position 8 wird in der folgenden von der Commission beantragten Fassung angenommen: „8. Façonstücke, grobe, über 100 kg pro Stück, Roststäbe, sämmtlich unverpackt."

VIII. Herr Oberregierungsrath Krahn (Königliche Eisenbahndirection Elberfeld) beantragt nunmehr behufs Vereinfachung der Nomenclatur und zur Vermeidung von Anträgen, welche gestellt werden würden, wenn sich die Verzinkung später auch auf diejenigen Gattungen erstrecken sollte, bei welchen der bezügliche Zusatz heute noch fehlt: der Ueberschrift „Eisen und Stahl" die Worte hinzuzufügen: „auch verzinkt". Der Antrag wird angenommen.

IX. Das von der Firma N. Aug. Flender in Düsseldorf, wiederholt gestellte Gesuch: „schwere eiserne Nieten für den Schiffs- und Brückenbau", in den Specialtarif II aufzunehmen, wird abgelehnt.

B. Specialtarif III. X. Seitens der Commission ist die Annahme folgender Fassung beantragt: „Eisen (Roh-) aller Art, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstücke (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets).

Eisen und Stahlbruch (altes Eisen und Stahl), alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte

Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radtheile, ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle.

Unter Luppen von Eisen und Stahl ist zu verstehen: das im Wege des Frisch- (Puddel-) Prozesses aus Roheisen gewonnene, im Schweissofen nicht weiter verarbeitete Halbfabrikat, welches in der Form von roh gehämmerten oder gewalzten Blöcken oder von grob gewalzten Stäben vorkommt. Stahlknüppel (Billets) sind ein auf gleiche Weise aus rohen Blöcken von Flusseisen oder Flussstahl hergestelltes Halbfabrikat.

Unter Stahlbruch und Eisenbruch ist nicht gebrochener neuer Stahl und gebrochenes neues Eisen, sondern der Bruch gebrauchter abgängiger Stahl- und Eisenfabrikate zu verstehen.

Herr Oberregierungsrath Krahn ersucht hinter „Schweissstahl" die in der z. Z. geltenden Nomenclatur stehenden Worte „in Masseln (Broden) oder Prismen" hinzuzufügen. Der in dieser Weise modificirte Antrag der Commission wird angenommen, nachdem Herr Generaldirectionsrath Böhm auf Abstimmung über seinen Antrag verzichtet hat.

XI. Die Anträge

a) der Königin Marienhütte zu Cainsdorf:
zu declariren, dass alle alten Eisenbahnschienen, ob schon befahren oder nicht und ohne Rücksicht auf ihre Verwendung für Bauzwecke etc. dem Specialtarif III angehören,

b) der Sächsischen Gussstahlfabrik in Döhlen:
zu declariren, dass neuer gebrochener Stahl als Rohstahl zum Einschmelzen bestimmt in Specialtarif III zu verweisen sei,

werden nach dem Votum der Commission abgelehnt.

Nach den heute gefassten Beschlüssen lautet die Nomenclatur der Eisen- und Stahlpositionen der Specialtarife II und III wie folgt:

Specialtarif II. Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar:

1. Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, ⌶-, U-, Winkel-, Zain-Eisen resp. Stahl; Hufstäbe.
2. Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech).
3. Röhren, Säulen.
4. Brücken- und andere Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben.
5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten; Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen); Weichen und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.
6. Achsen, Bandagen, Räder und Rädertheile, auch Bremsklötze, sämmtlich nur, wenn für Eisenbahnwagen und Locomotiven bestimmt.
7. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert, in Ringen, unverpackt.
8. Façonstücke, grobe, über 100 kg Gewicht pro Stück, Roststäbe, sämmtlich unverpackt.

Specialtarif III. Eisen (Roh-) aller Art, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl in Masseln (Broden) oder Prismen, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets); Eisen- und Stahlbruch (altes Eisen und Stahl, alte Eisen- und Stahlmunition, alte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte Schwellen, alte Radbandagen und sonstige alte Radtheile; ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle).

Unter Luppen von Eisen und Stahl ist zu verstehen: das im Wege des Frisch- (Puddel-) Prozesses aus Roheisen gewonnene, im Schweissofen nicht weiter verarbeitete Halbfabrikat, welches in der Form von roh gehämmerten oder gewalzten Blöcken oder von grob-gewalzten Stäben vorkommt. Stahlknüppel (Billets) sind ein auf gleiche Weise aus rohen Blöcken von Flusseisen oder Flussstahl hergestelltes Halbfabrikat.

Unter Stahlbruch und Eisenbruch ist nicht gebrochener neuer Stahl und gebrochenes neues Eisen, sondern der Bruch gebrauchter abgängiger Stahl- und Eisenfabrikate zu verstehen.

No. 29. Betr. Tarifirung von Lumpen-, Leder-, Horn- und Gerbereiabfällen, Degras und Knochkohlenabfall. Die Commission hat beantragt:

A. die bei den Düngemitteln des Specialtarifs III. befindliche Unterposition „Lumpendünger" zu streichen, und in den Specialtarif III als neue Position aufzunehmen: „Lumpenabfälle. (Hierunter sind nur zu verstehen: Tuchränder und Nähte, abgetragene Filzwaaren, Schund.)"

B. die Position „Lederabschnitzel etc." im Specialtarif II zu streichen und in den Specialtarif III folgende neue Position aufzunehmen: „Lederabschnitzel (zur Verwendung für Lederwaaren nicht geeignete Lederabfälle) und abgenutzte alte Lederstücke."

C. a) die Position „Abfälle von Filz, Gummi etc." des Specialtarifs II ganz zu streichen.

b) in den Specialtarif II neu aufzuführen: unter G: „Gummiabfälle"; unter H: „Heringslake"; unter T: „Tabacksrippen"; „Tauwerk, altes"; „Thierhaare (jedoch ausgeschlossen Borsten und Rosshaare von Schweif und Mähne)."

c) in den Specialtarif III zu setzen: „Abfälle von Horn; Abfälle von Klauen und folgende Abfälle von Häuten: Falzspähne, Schlichtspähne, Stollmehl. (Flechsen, Klauen, Leimleder s. Specialtarif II.) Degras gehört zu den allgemeinen Wagenladungsclassen."

D. a) in der Position „Beinschwarz" etc. des Specialtarifs II die Parenthese: „ausschliesslich gebrauchte Knochenkohle und gebrauchtes Spodium zum Düngen s. Düngemittel" zu streichen;

b) in der Position Düngemittel des Specialtarifs III die Worte „Knochenkohlenabfall (Zuckerschaum, Zuckererde, Schaumschwärze)" und („gebrauchtes Spodium") ebenfalls zu streichen;

c) in den Specialtarif III als besondere Position neu aufzunehmen: „Knochenkohlenabfall (Zuckerschaum, Zuckererde, Schaumschwärze)";

d) in der Position Düngemittel der deckungsbedürftigen Güter die Bezeichnungen „Knochenkohlenabfall, Knochenschwarz, Schaumschwärze" zu streichen;

e) unter den deckungsbedürftigen Gütern als neue Position aufzunehmen: „Knochenschwarz, Knochenkohlenabfall (Zuckerschaum, Zuckererde, Schaumschwärze)".

Herr Finanzrath v. d. Planitz (Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen) beantragt, der vorstehend sub A. aufgeführten Position „Lumpenabfälle" folgende anderweite Fassung zu geben: „Lumpenabfälle. Hierunter sind nur zu verstehen: Tuchränder und Nähte, abgetragene Filzwaaren und Filzabschnitzel (zur Verwendung für Filzwaaren nicht geeignete Filzabfälle)." Die Anträge der Commission werden mit der vorstehenden Modification en bloc angenommen.

No. 30. Betr. die Tarifirung von Salzsäure. Nach dem Votum der Commission wird der Artikel Salzsäure aus Specialtarif I in den Specialtarif II versetzt.

No. 31. Betr. die Declassification verschiedener Gemüsearten. Unter Ablehnung eines Antrages des Herrn Generaldirectionsrath Böhm (Königl. Bayerische Verkehrsanstalten): „Kraut in den Specialtarif III zu versetzen" wird dem Votum der Commission entsprechend beschlossen:

1. in den Specialtarif II als neue Position aufzunehmen: „Feld- und Gartenfrüchte, folgende:
   a) Kohl und Kraut, ausschliesslich Blumen-, Rosen- und Wirsingkohl, welche zur allgemeinen Wagenladungsclasse gehören,
   b) Rüben, soweit nicht zum Specialtarif III gehörig, ausschliesslich Teltower- resp. Märkische Rübchen, welche zur allgemeinen Wagenladungsclasse gehören,
   c) Speisezwiebeln";
2. die Position Rüben im Specialtarif III zu fassen: „Rüben, folgende: Zuckerrüben, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, ferner Futterrüben, d. h. die nur als Viehfutter verwendbaren Rübensorten. Mohr- und Kohlrüben gehören zum Specialtarif II";
3. unter die deckungsbedürftigen Güter aufzunehmen: „Kohl und Kraut, soweit zum Specialtarif II gehörig, und Speisezwiebeln".

No. 32. Betr. die Tarifirung von Trass. Die Commission hat beschlossen, den Artikel „Trass" in den Specialtarif III aufzunehmen. Die Generalconferenz tritt diesem Beschlusse bei.

No. 33. Betr. Tarifirung von Walkextract. Auf Antrag des Herrn Oberregierungsrath Kranold (Königl. Eisenbahndirection Berlin), welcher bemerkt, dass sich neuerdings Bedenken gegen die Aufnahme von Walkextract in den Specialtarif III geltend gemacht hätten, wird der Gegenstand an die Commission behufs nochmaliger Berathung zurückverwiesen.

No. 34. Betr. Tarifirung von rohem Thon. Die Generalconferenz ertheilt dem Beschlusse der Commission:

im Specialtarif II bei Erdfarben anstatt „gemahlener und präparirter Thon" zu setzen: „Thon, auch gemahlen und präparirt."

ihre Zustimmung.

No. 35. Betr. Tarifirung von Reiserholz. Die Artikel „Reiserholz und Faschinen" werden aus Specialtarif II nach Specialtarif III versetzt.

No. 36. Betr. Declaration des Begriffs Grubenholz. Auf Antrag der Commission wird beschlossen, der Position „Holz" des Specialtarifs III folgende anderweite Fassung zu geben:

„Holz, Brenn-, bis zu 2,5 m Länge, Eisenbahnschwellen, beim Schneiden der Hölzer abfallende, nicht über 6 m lange Schwarten, sowie zu Grubenzwecken bestimmte Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge und dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge."

No. 37. Betr. Tarifirung von Tabacksjauche. Die commissionsseitig empfohlene Aufnahme von Tabacksjauche (Tabackswasser) in den Specialtarif III wird genehmigt.

No. 38. Betr. Tarifirung von Torfstreu. Auf Antrag der Commission wird beschlossen, die Position „Torf" des Specialtarifs III wie folgt zu fassen: „Torf und Torfstreu, auch gepresst".

No. 39. Betr. Aufnahme von Tripolith in den Specialtarif III. Die Generalconferenz beschliesst, „Tripolith" in den Specialtarif III und gleichzeitig in das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter aufzunehmen.

No. 40. Betr. Tarifirung von Theer- oder Kiengalle. Auf Antrag des Herrn Oberregierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin) wird der Artikel unter der Bezeichnung

Theerwasser (Theer oder Kiengalle)

in den Specialtarif II aufgenommen.

Herr Regierungsrath Hirche (Königl. Eisenbahndirection Bromberg) erklärt, sich die Stellung eines Antrages auf Versetzung des Artikels nach Specialtarif III für später vorbehalten zu wollen.

No. 41. Betr. Tarifirung von Fahrzeugen, von denen Räder und Deichsel abgenommen sind. Die Generalconferenz erklärt sich mit dem Commissionsantrage: in den einheitlichen Tarifvorschriften für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere sub 3 d und in den allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Gütern sub I 4 c am Schluss folgende Bestimmung aufzunehmen: „Fahrzeuge unterliegen den Tarifbestimmungen für solche auch dann, wenn Räder und Deichsel abgenommen sind." einverstanden.

No. 42. Betr. die Tarifirung von Tramwaylocomotiven und überhaupt von Locomotiven, die nicht auf eigenen Rädern laufen und auch nicht auf von den Versendern gestellten Truks zum Transport gelangen. In Uebereinstimmung mit dem Antrage der Commission wird beschlossen: die Bestimmung sub 2 a der allgemeinen Tarifvorschriften für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere wie folgt zu fassen: „Die Fracht für Locomotiven und Tender (auch Tramway- und Vicinalbahnlocomotiven), welche auf eigenen Rädern laufen oder auf von den Versendern gestellten Truks oder auf Eisenbahnwagen von höchstens 20 000 kg Tragfähigkeit zum Transport kommen, beträgt 0,03 ℳ pro Tonne und Kilometer etc."

No. 43. Betr. Frachtberechnung für Fohlen. Dem Antrage der Commission: „Fohlen" nicht wie „Pferde," sondern wie sonstiges „Grossvieh" zu tarifiren und die Altersgrenze, bis zu welcher junge Pferde als Fohlen anzusehen sind, auf 1 Jahr festzusetzen, wird zugestimmt. Diese Bestimmungen sollen in den einheitlichen Tarifvorschriften für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zum Ausdruck gebracht werden.

No. 44. Betr. Frachtberechnung für Vieh, welches in sogenannten Unterkasten untergebracht ist. Von Seiten der Commission ist beantragt worden: folgende Bestimmung unter B 4 d der einheitlichen Tarifvorschriften für lebende Thiere aufzunehmen: „Werden Wagenunterkasten zur Beförderung von Kleinvieh mitbenutzt, so ist der Flächeninhalt des Unterkastens der übrigen Ladefläche des Wagens hinzuzurechnen, sofern die Einzelfracht für das in dem Unterkasten untergebrachte Vieh sich nicht niedriger stellt."

Herr Regierungsrath Schröder (Grossherzoglich Badische Staatsbahn) ersucht, hinter dem Worte „Wagens" einzuschalten: (bei Etagewagen der halbe Flächeninhalt des Unterkastens der Ladefläche eines Bodens)." — Die Generalconferenz erklärt sich für Annahme des vorstehend modificirten Antrages.

Nach Erledigung der Tagesordnung gelangen noch folgende Angelegenheiten zur Verhandlung:

1. Herr Oberregierungsrath Kranold (Königliche Eisenbahndirection Berlin) bemerkt, dass seine Verwaltung bei Gelegenheit der zum 1. December cr. erfolgten Herausgabe einer neuen Auflage des Deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I vom 1. August cr. Veranlassung genommen habe, die Position „Kartoffelmehl, auch nasses" des Specialtarifs I durch Streichung der Worte „auch nasses" richtig zu stellen. Die Fassung der Position sei an und für sich nicht correct gewesen, da es „nasses Kartoffelmehl" überhaupt nicht gebe, „Kartoffelmehl" vielmehr nur ein anderer Name für „getrocknete Kartoffelstärke" sei. Die Berichtigung sei aber, nachdem mit dem 1. August cr. „nasse Stärke" in den Specialtarif II aufgenommen, erforderlich gewesen und von seiner Verwaltung als eine lediglich redactionelle angesehen worden; um die Aenderung auch in formeller Beziehung als eine legale erscheinen zu lassen, ersuche er um nachträgliche Genehmigung derselben. Die Genehmigung wird ertheilt.
2. Herr Oberregierungsrath Kranold beantragt ferner, zur Beseitigung von zwischen den Eisenbahnverwaltungen hervorgetretenen verschiedenen Anschauungen sich damit einverstanden zu erklären, dass „Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern" als Bau- resp. Nutzholz den dem Specialtarif II zugewiesenen Hölzern zugezählt werden. Es dürfte dies den Dienststellen im Instructionswege — ohne Aufnahme in das Tarifschema — durch Dienstbefehl mitzutheilen sein. Die Generalconferenz beschliesst demgemäss.
3. Herr Regierungsrath Schröder (Grossherzoglich Badische Staatsbahn) ersucht die geschäftsführende Verwaltung um separate Herausgabe der einheitlichen Tarifvorschriften, betreffend die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Herr Oberregierungsrath Kranold ertheilt entsprechende Zusage, bemerkt jedoch, dass diese Zusammenstellung nur von den Verwaltungen, nicht von deren Dienststellen in Gebrauch genommen werden könne, da hier — abweichend von dem Gütertarifschema — die Tarifsätze mit in das Schema aufgenommen seien.

Verein für Eisenbahnkunde.

Versammlung am 10. Januar 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbauinspector Jungnickel.

Der Vorsitzende macht der Versammlung eingehende Mittheilungen über die bisherigen Verhandlungen und Berathungen der Commission zur Vorbereitung einer internationalen Eisenbahnausstellung in Berlin. Nach denselben ist dem Comité vor einigen Tagen der Bescheid zugegangen, dass das für die geplante Ausstellung in Aussicht genommene Terrain — der hiesige Lehrter Bahnhof — demnächst überhaupt nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Das Comité habe deshalb in Rücksicht darauf, dass diese Ausstellung nur möglich sei, wenn das hierfür in Aussicht gestellte Terrain disponibel gemacht werden könne und dass ein anderer geeigneter Platz für eine derartige Ausstellung in Berlin und Umgegend nicht vorhanden sei, einstimmig zu seinem Bedauern beschliessen müssen, von weiteren Schritten zur Herbeiführung der Ausstellung abzusehen und das ihm vom Verein übertragene Mandat in dessen Hände zurückzugeben, sowie hiernach in der heutigen Versammlung den Antrag zu stellen: der Verein wolle die Angelegenheit nicht weiter verfolgen. Der Verein beschliesst dem Antrage gemäss.

Herr Geh. Bergrath Dr. Wedding hielt einen Vortrag über „die Bedingungen zur Lieferung von Schienen, Radreifen und Achsen vom Standpunkte der Fabrikation". In der Einleitung schilderte der Vortragende die Bedeutung des Eisenbahnwesens für die Verwendung des Eisens. Von dem 1880 in Preussen erzeugten Flusseisen wurden 80 pCt. direct in Gebrauchsgegenstände für Eisenbahnen verarbeitet. Sodann wurde der Zustand vor kaum 30 Jahren beschrieben in Bezug auf die Unkenntniss der Abnehmer, die ungleichförmige Beschaffenheit des damals angewandten Schweisseisens, die Mannigfaltigkeit der bestehenden Profile und der Bedingungen für die Beschaffenheit des Materials. Allmälig entwickelten sich die Eisenhütten zu einer den Eisenbahnen gleichen Machtstellung. Je nach den Conjuncturen hatte die eine oder die andere Industrie das Heft in Händen. Endlich machten Wöhler's Bemühungen diesem Zustande ein Ende, indem er vorschlug, nur Bedingungen für die Qualität des Eisens vorzuschreiben, die Fabrikationsmethode aber den Producenten zu überlassen. Die Wöhler'schen Vorschläge fanden durch die Salzburger Vereinbarungen 1879 nach einigen Modificationen allgemeine Zustimmung. An der Hand dieser Vereinbarungen, der auf Ansuchen des Herrn Vorsitzenden dieses Vereins von einer grossen Zahl Mitglieder Deutscher Bahnverwaltungen eingesendeten Lieferungsbedingungen, sowie der von den Producenten erhobenen und in einem Gutachten zusammengetragenen Einwendungen erörterte der Vortragende nunmehr die Lieferungsbedingungen für Schienen, Radreifen und Achsen, zuvörderst die Fabrikationsvorschriften, dann die Bestimmungen für die Fabrikationsüberwachung und endlich die Prüfungen des Materials kritisch beleuchtend. Die Prüfungen zerfallen in äussere und innere; die ersteren beziehen sich auf Constatirung der vorgeschriebenen Dimensionen in Profil und Länge und des Gewichts mit Zulassung gewisser Abweichungen. Die innere Prüfung wird entweder von einzelnen herausgeschnittenen Probestäben oder an ganzen Gebrauchsstücken vorgenommen. Namentlich die Prüfung von Probestücken, welche unter Zugrundelegung gewisser Normalgrössen für Festigkeit und Contraction, bezw. Dehnung geschieht, wird einer eingehenden kritischen Besprechung unterworfen und besonders auf den Zusammenhang zwischen chemischer Zusammensetzung und physikalischen Eigenschaften hingewiesen. Am Schlusse fasste der Vortragende das erläuterte Material dahin zusammen, dass zwar ein wesentlicher Fortschritt in der Einheitlichkeit der Lieferungsbedingungen, namentlich durch die Verstaatlichung so vieler Eisenbahnen, hervorgerufen sei, doch aber noch Manches zu thun übrig bleibe, dass sich durch die Art der Vorschriften die Qualität des Materials wesentlich verbessert habe, aber noch eine grosse Zahl von Fragen zu lösen sei und dass das letztere nicht durch Einzelversuche geschehen könne, sondern auf Anregung der Eisenindustriellen durch beide Interessenten unter Hülfe des Staates erfolgen müsse.

Herr Baurath Wiedenfeld macht eine Mittheilung über ausgeführte Tiefbrunnen. Auf dem hiesigen Anhalter

Bahnhof befand sich zur Speisung der Locomotiven ein gewöhnlicher Brunnen mit Oberwasser, über dessen Qualität seitens der Maschinenverwaltung sehr geklagt wurde; die chemische Untersuchung des Wassers ergab, dass sich in demselben pro Cubikmeter 282 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter 159 g Gyps befanden. Es wurde daher ein Bohrloch auf die Tiefe von 35 m abgeteuft, um aus grösserer Tiefe ein geeigneteres Wasser zu erhalten. Da die chemische Untersuchung des Wassers des Bohrloches pro Cubikmeter 237 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter nur 7 g Gyps ergab, wurde ein Tiefbrunnen an dieser Stelle ausgeführt. Die anfänglich erzielten günstigen Resultate waren jedoch nicht von Bestand, indem das Wasser von Jahr zu Jahr schlechter und zur Speisung von Locomotiven ungeeigneter wurde. Während nämlich gleich nach der Fertigstellung des Brunnens im Februar 1876 in einem Cubikmeter Wasser 288 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter 13 g Gyps gefunden wurden, ergaben die in den folgenden Jahren vorgenommenen Untersuchungen nachstehende Resultate:

1877: 287 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter 30 g Gyps
1878: 360 „ „ „ „ „ 78 „ „
1879: 367 „ „ „ „ „ 87 „ „
1880: 350 „ „ „ „ „ 85 „ „
1881: 421 „ „ „ „ „ 110 „ „

Während dieses ungünstige Resultat bei dem fraglichen Brunnen auf den Umstand zurückgeführt werden konnte, dass sich zwischen der oberen Wasserschicht des anfänglichen gewöhnlichen Brunnens und des späteren Tiefbrunnens keine undurchlässige Schicht befand, ergab sich bei einem anderen Tiefbrunnen auf Bahnhof Bitterfeld dasselbe Resultat, obgleich hier die tiefe wasserführende Schicht von wasserundurchlässigen Schichten umgeben war. In Bitterfeld hatte der gewöhnliche Brunnen mit Oberwasser in einer Tiefe von 7,5 m eine wasserführende Schicht von grobem Sand und Kies über einer Thonschicht; das Wasser ergab bei der Untersuchung pro Cubikmeter 338 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter 130 g Gyps. Ein 22 m tiefes Bohrloch schloss eine zwischen Thon gelagerte Kiesschicht auf von 0,6m Stärke, deren Wasser pro Cubikmeter 314 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter 27 g Gyps enthielt. Der fertige Rohrbrunnen von 340 mm Weite wurde vom April 1878 bis Juli 1881 stetig benutzt (tägliche Förderung durchschnittlich 200 cbm) und zeigte an letzterem Zeitpunkte 724 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter 425 g Gyps. Auch das Wasser des anfänglichen gewöhnlichen Brunnens, welcher seit der Herstellung des Tiefbrunnens fast gar nicht benutzt worden war, ergab jetzt nach wiederaufgenommener 3monatlicher Benutzung eine solche Verschlechterung des Wassers (pro Cubikmeter 637 g Kesselstein bildende Substanzen, darunter 332 g Gyps), dass dasselbe ebenfalls für die Kesselspeisung als unbrauchbar bezeichnet werden musste. Unter den angegebenen Verhältnissen ist die Verschlechterung des Wassers in dem Bitterfelder Brunnen noch weniger zu erklären, als bei dem Berliner Tiefbrunnen.

Herr Geh. Bergrath Dr. Wedding bemerkt hierzu, dass seiner Ansicht nach das anfänglich an Gyps ärmere Wasser durch den in Folge des Pumpens entstehenden schnelleren Zufluss an Gyps reicher werde, da es auf den weiteren durchlaufenen Strecken Gelegenheit zu reichlicherer Lösung von Gyps finde. Der Gyps könne zwar als solcher vorhanden gewesen sein, könne aber auch aus der Entwickelung freier Schwefelsäure, die sich leicht durch Oxydation von Schwefelkies bilde, auf vorhandenem kohlensauren Kalk erst entstanden sein.

Herr Baurath Neuhaus führt an, dass auf dem hiesigen Hamburger Bahnhof ganz ähnliche Erfahrungen mit Tiefbrunnen gemacht worden seien.

Herr Maschineninspector Stösger bemerkt zu der vom Reg.-Maschinenmeister Kuntze in Breslau übersandten Beschreibung und Zeichnung eines ihm patentirten Bremsklotzgehänges: Die Bremsklotzgehänge unterscheiden sich von anderen, bei Handbremsen angewendeten Gehängen dadurch, dass dieselben vermittelst Keilen auf 2 parallel liegenden Wellen befestigt sind. An letztere aufgeschweisste Hebel sind durch einen an ihren Enden befindlichen Zahneingriff derartig von einander abhängig gemacht, dass sie, somit auch die Wellen und dadurch die Gehänge gleich grosse Drehungen bezw. Bewegungen beim Anziehen und Lösen der Bremsen machen. An jedem der Gehänge ist ein eiserner Bremsklotz angebracht, nicht wie es sonst der Fall um einen Punkt des zugehörigen Gehänges drehbar, sondern an letzteres durch 2 Pressschrauben, welche durch ovale Oeffnungen der Klötze gesteckt sind, festgeklammert. Hierdurch wird bewirkt, dass beim erstmaligen Anziehen der Bremse die Klötze sich concentrisch zum Umfange des Rades stellen, in Folge dessen nur ein sehr geringes Abziehen der Klötze beim Lösen der Bremse nöthig ist und das fernere Festziehen derselben in kürzerer Zeit erfolgen kann, als bei gewöhnlichen Handbremsen. — Bei stets nahezu gleichmässig belasteten Personenwagen dürften die erwähnten Voraussetzungen zutreffen; bei verschiedenen, der Belastung der Wagen entsprechenden, oft wechselnden Höhenlagen der Bremsklotzmittelpunkte wird aber, bei nicht besonders achtsamer Behandlung der Bremse durch das Bedienungspersonal, ein zeitweiliges Schleifen und somit ein ungleichmässiges Abnutzen der Klötze an den oberen oder unteren Theilen nicht vermieden, der erstrebte vorerwähnte Vortheil demnach in Frage gestellt werden.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren: Eisenhabndirections-Präsident Wex, Geh. Regierungsrath Dr. von der Leyen, Landesbaurath Bluth und Regierungsrath E. Emmerich.

Zur Couponfrage.

In wieweit die Pfändung von Eisenbahnwagen zur Lösung der zwischen Deutschen Gläubigern und Oesterreichischen Eisenbahnunternehmungen schwebenden sog. Couponfrage beizutragen vermag, ist uns doch sehr fraglich. Das aber ist ganz gewiss, dass allgemeine Verkehrsinteressen und Interessen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen durch solche Pfändungen sehr geschädigt werden, weit mehr als die Massregel anderseits den Deutschen Besitzern Oesterreichischer Eisenbahnprioritäten Nutzen bringt. Denn einmal ist die Durchführung der Pfändung meistens sehr schwierig, da wenn der Wagen als körperliche Sache gepfändet wird, er sich stets in der Hand einer Deutschen Eisenbahnverwaltung befinden wird, die sich dagegen zu verwahren das Recht (§ 713 der C.-P.O.) und ein sehr lebhaftes eigenes Interesse hat; soll aber das Rückforderungsrecht auf den Wagen mit Beschlag belegt werden, dann wird der Gläubiger meist zu spät kommen, weil dies nur durch Vermittelung des Gerichts geschehen kann (§ 729 der C.-P.-O.). Ist die Pfändung dagegen ordnungsgemäss durchgeführt, dann ist das Ergebniss der Versteigerung ein sehr ungewisses, da ein Eisenbahnwagen eben fast ausschliesslich nur für Eisenbahnverwaltungen einen Werth hat, sofern er nicht geradezu verschleudert werden soll, diese sich an der Steigerung aber nicht betheiligen werden. Es bleibt also nur die Chicane, und diese ist ein Mittel von wenig realem Werthe. Ihr werden die davon betroffenen Oesterreichischen Bahnen, soweit sie die Deutschen Linien nicht zu umgehen vermögen, damit begegnen, dass sie den Wagenübergang über die Deutschen Grenzen einstellen und folgeweise, um ihre Wagen ab der Grenze nutzbar zu machen, thunlichst keinen Deutschen Wagen hinüber lassen — also Umladung auf den Grenzstationen. Was das heisst, brauchen wir den am Verkehr betheiligten Handelsleuten und Fabrikanten so wenig zu sagen, wie den dabei betheiligten Eisenbahnverwaltungen; wir brauchen es auch den Gesetzgebern nicht zu sagen, die sich eben dabei befinden, ein internationales Transportrecht zu schaffen, vermöge dessen jede Eisenbahnverwaltung, die dem internationalen Gebiete angehört, gehalten ist, auf einen ihr übergebenen Frachtbrief hin das Gut an seine Adresse zu befördern, mag die Station in einem noch so entfernten Lande liegen. Da sich heut zu Tage die Anschauung immer weitere Bahn bricht, dass die Eisenbahnunternehmungen Staatsanstalten seien, die gleich der Post innerhalb der ihnen zugewiesenen Pflichten berufen sind, dem allgemeinen Verkehrsbedürfnisse zu genügen, so liegt es doch sehr nahe, auch zu ihren Gunsten Vorrechte zu schaffen, wie sie den Postanstalten in allen Culturstaaten und der Deutschen Reichspost speciell durch die §§ 18 und 20 des Reichspostgesetzes vom 28. October 1871 eingeräumt sind.

Diese Paragraphen lauten:

§ 18. Gegen die ordentlichen Posten, Extraposten, Couriere und Estafetten ist keine Pfändung erlaubt; auch darf dieselbe gegen einen Postillon nicht geübt werden, welcher mit dem ledigen Gespann zurückkehrt. Bei Zuwiderhandlungen ist eine Geldstrafe von zehn Silbergroschen bis zu zwanzig Thalern verwirkt.

§ 20. Das Inventarium der Posthaltereien darf im Wege des Arrestes oder der Execution nicht mit Beschlag belegt werden.

So berechtigt ja immerhin die Forderung der Coupongläubiger sein mag, ihre Zahlung in Gold voll zu erhalten, so berechtigt auch ihr Bestreben ist, vollstreckbare Urtheile zur Geltung zu bringen, das Mittel, das sie sich in den durchlaufenden Wagen der schuldigen Bahnen ausgesucht haben, ist von einem höheren Standpunkte aus betrachtet, das ist der politische und volkswirthschaftliche gegenüber dem privatwirthschaftlichen, ein unberechtigtes, darum thunlichst bald auf dem Wege der Gesetzgebung zu beseitigendes.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 22. Januar 1882. (Verstaatlichungsbedenken. Incompatibilitätsgesetz. Aerarpfändung und Couponstreit. Budgetdebatte und Finanzergebnisse. Südbahnklage. Ueberzählige Güter. Directorenconferenz. Staatsbahnverschmelzung. Böhmische Commerzialbahnen. Prochaska's Karte. Amerikanisches Antimonopol. Börsenkrach und Nachschrift.)

Die Bedenken gegen unsere Verstaatlichung der Bahnen werden wieder laut. Die Gross'sche Broschüre spricht sich darüber

wie folgt aus: „Nur finanziell sowohl als politisch kräftige und in sich einige Staaten sind im Stande, so bedeutende umfangreiche Operationen, wie den Erwerb ganzer Eisenbahnnetze, mit Erfolg durchzuführen, während der Erwerb einzelner, zwischen Privatbahnen eingekeilter Linien für den Staat dem Staatsbahnprincip durchaus nicht entspricht, und bei dem Umstande, als es meistens die relativ schlecht rentablen Linien sein werden, die auf solche Weise dem Staate zufallen, einen Hauptvortheil des Staatsbahnsystems, die Ausgleichung des finanziellen Resultates zwischen den günstigen und ungünstigen, gänzlich verloren gehen lässt.“ Dieselbe Ansicht theilt die „Eisenbahnzeitung“ mit dem Bemerken: „Nach den Erfahrungen im Deutschen Nachbarlande wird sich mit ziemlicher Bestimmtheit behaupten lassen können, dass das Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privatbahnen in einem Lande überhaupt die Entwickelungsfreiheit der Eisenbahnen fördert, aber auch auf die Verwaltungsart der Staatsbahnen und ihre Leistungen günstig einwirkt.“ Das „Tagblatt“ knüpft an die Intention des Oesterreichischen Handelsministeriums, die Tarife der Staatsbahnen zu verwohlfeilen, folgende Bemerkungen: Die Staatsbahnen haben eben so gut wie die Privatbahnen die Selbstkosten bei der Bildung ihrer Tarife in den Calcül einzubeziehen. Das ist die eine Grenze, welche nicht überschritten werden kann, es wäre denn, man wollte dem verfrachtenden und reisenden Publikum etwas schenken. Der Staat aber kann und darf nichts an den Einzelnen schenken, denn er verwaltet ja die Güter der Gesammtheit für die Gesammtheit. Damit ist jedoch nur die Eine Grenze für das Wollen der Staatsbahnverwaltung bezeichnet; die andere liegt darin, dass auch der Staat unbedingt einen Ertrag erzielen muss, denn er ist ja, wie bei der Elisabethbahn, verpflichtet, an die früheren Eigenthümer derselben, die er zu Quasinutzniessern gemacht hat, eine in Procenten genau fixirte Summe alljährlich zu vertheilen. Die Staatsbahnen sollen und müssen diese Summe selbst aus dem Verkehre aufbringen, sie müssen sich selbst erhalten, die Selbstkosten und Zinsen aus Eigenem decken. Wird von diesem Grundsatze abgegangen, so verfällt das Staatsbahnwesen, allerdings vorläufig nur akademisch, dem Communismus, und praktisch wird das Budget des Staates in geradezu unzulässiger Weise belastet.

Der Incompatibilitätsgesetzantrag wurde nach einer lebhaften Debatte im Oesterreichischen Abgeordnetenhause einem Ausschusse zugewiesen. Wird dieses Gesetz angenommen, so ist zu befürchten, dass unsere Legislative sich selbst der tüchtigsten Männer berauben wird, welche als Verwaltungsräthe oder Directoren von Bahnunternehmungen ihren gewichtigen Rath bei der Verstaatlichungsoperation zur Verfügung stellen. Dasselbe bildet eigentlich eine ungerechtfertigte Beschränkung des Wahlrechts und einen zumeist doch ungegründeten Argwohn gegen die betreffenden Abgeordneten. Wenn ein Gesetz, äussert sich die „N. Fr. Presse“, die im Dienste des Staates und der grossen Unternehmungen stehenden Fachmänner aus dem Abgeordnetenhause ausschliesst, so muss sich das Parlament mit Mittelmässigkeiten behelfen, und gerade diese heften sich am liebsten den Machthabern an die Ferse. Absolut wirksame Garantien für die Unabhängigkeit und die Unnahbarkeit der Abgeordneten zu schaffen, wird aber stets ein unlösbares Problem bleiben; denn von den Abgeordneten gilt gleichfalls das Wort, welches Ihering von den Richtern sagt: Keine gesetzliche Schranke wird den Charakterlosen hindern, charakterlos zu sein.

Die Pfändung der Stationscasse der Elisabethbahn, welche anlässlich des Couponstreites vor einigen Tagen in Passau stattfand, bildet eigentlich die Pfändung des Oesterreichischen Eisenbahnärars. Man erinnert sich wohl, dass Fürst Bismarck im Laufe des vergangenen Jahres gegen die von einem Privaten erwirkte gerichtliche Pfändung Rumänischen Staatseigenthums aus völkerrechtlichen Gründen Einsprache erhoben und dadurch die Angelegenheit vor den „Gerichtshof zur Entscheidung von Competenzconflicten“ gebracht hat. Dessen kürzlich gefälltes Erkenntniss soll nun dahin lauten, dass im vorliegenden Falle der Rechtsweg ausgeschlossen sei. Die Nutzanwendung auf den Fall der Westbahn, wo gleichfalls Staatseigenthum in Execution gezogen wurde, ergiebt sich von selbst. Die Couponfrage der Oesterreichischen Eisenbahnen, wenigstens soweit sie verstaatlicht sind, tritt damit voraussichtlich in eine neue Phase; an Stelle der gerichtlichen werden nunmehr die diplomatischen Verhandlungen treten. Hoffentlich werden die letzteren ein befriedigenderes Resultat ergeben, als die ersteren, die in Folge der sich diametral entgegenstehenden Entscheidungen der Gerichte nur zur Verschärfung des Conflictes beigetragen haben. Damit wäre aber auch die Lösung dieser ominösen Frage mittelbar für die Staatsbahnen gegeben.

In der Budgetdebatte des Ungarischen Abgeordnetenhauses trat der Communicationsminister den ungegründeten Verdächtigungen energisch entgegen, welche die Integrität mehrerer Beamten seines Ressorts in Zweifel zogen und auf vagen beweislosen Gerüchten beruhten, die sich gegen den Unterstaatssecretär wendeten, welcher sich auch glänzend rechtfertigte. Es handelte sich zwar nicht um Eisenbahnsachen, aber um Persönlichkeiten, deren Entscheidung auch auf solche Einfluss nimmt. Es ist zu beklagen, dass die mit ihren Offerten oder sonstigen Angelegenheiten nicht berücksichtigten Parteien sofort mit Beschwerden über Bevorzugung oder gar Corruption bei der Hand sind. Nur strenges Verlangen von Beweisen und unnachsichtliche Strafen auch gegen immune Abgeordneten könnten abhelfen. — Der Finanzminister resumirte die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen wie folgt: Die subventionirte garantirte Jahressumme beträgt 13 916 000 fl., davon werden 10—12 Millionen jährlich in Anspruch genommen; bei einem Durchschnitt von 11 Millionen = 1 pCt. der Garantie verinteressirt sich das Anlagecapital der garantirten Bahnen mit 1,45 pCt. Auf die dem Staate gehörigen Eisenbahnen wurden 269 000 000 fl. verwendet, welches Anlagecapital sich in Folge der hierfür aufgenommenen Anlehen nominal auf 291 000 000 fl. erhöht; die hierfür zu bezahlende Rente beträgt jährlich 18 000 000 fl.; nun hatten die Staatsbahnen 1881 eine Jahreseinnahme von über 7 000 000 fl. = 2,70 pCt. des effectiven oder 2,46 pCt. des nominellen Anlagecapitals; es sind daher auch noch 11 000 000 fl. beizusteuern. Diese zusammen 22 000 000 fl. betragenden Bahnsubventionen drücken wohl unser Budget, bilden aber eine fruchtbringende Investition. Der Minister bespricht dann umständlich die Richtigkeit der Ungarischen Eisenbahnpolitik.

Die Südbahngesellschaft ist vom Oesterreichischen Handelsministerium verständigt worden, dass, nachdem sie sich unter Hinweis auf ihre inzwischen eingetretene Verpflichtung zur Einkommensteuer weigert, eine Abschlagszahlung auf den jetzt fälligen Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest an den Staat abzutragen, die Finanzprocuratur beauftragt worden ist, den staatlicherseits erhobenen Anspruch zur Geltung zu bringen. Von den Erwägungen der Finanzprocuratur wird es nun abhängen, ob die Angelegenheit vor den ordentlichen Richter oder vor das Schiedsgericht kommen wird. Im Sinne der Concessionsurkunde der Südbahn und insbesondere nach dem Wortlaut des § 60 desselben, wären alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich zwischen dem Staate und der Südbahn bei Durchführung des Kaufvertrages ergeben, durch ein Schiedsgericht auszutragen. Diese Bestimmung ist nach Ansicht der Regierung durch das Uebereinkommen vom Jahre 1867, betreffend die Kaufschillingsrückzahlung deshalb derogirt, weil darin von einem Schiedsgericht keine Rede ist. Dasselbe wird aber von der Südbahn mit Berufung auf einen Präcedenzfall verlangt. Der materielle Streit, um welchen es sich diesmal handelt, besteht darin, dass die Zahlung des Kaufschillingsrestes jetzt mit der der Einkommensteuer zusammenfällt. Was bei einer solchen Collision zu erfolgen hat, darüber bestimmt Art. 12 des Vertrages vom 13. April 1867 Folgendes: „Der Restbetrag der Ablösungssumme wird mit einem Viertel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 110 000 fl. pro Meile und Betriebsjahr übersteigt, allmälig erlegt. Falls die Gesellschaft vom 1. Januar 1880 ab die Einkommensteuer zu zahlen haben sollte, so findet die Zahlung des obigen Viertels an den Staat insolange nicht statt, als dasselbe zur Entrichtung der Einkommensteuer in Anspruch genommen werden müsste“.

Wegen Enthebung der Oesterreichischen Bahnen von der Publication der überzähligen Eisenbahngüter sind die Bahnverwaltungen bei der Regierung deshalb eingeschritten, weil keine Fälle bekannt geworden seien, dass diese Veröffentlichungen auch einen Erfolg haben. Die hierüber befragte Wiener Handelskammer hat in der Erwägung, dass die Zeit noch zu kurz sei, um die Nützlichkeit dieser Einrichtung, die sich wohl bei längerem Bestande als erspriesslich erweisen dürfte, beurtheilen zu können, ihr Gutachten für die fernere Publication der überzähligen Gepäckstücke abgegeben.

In der Oesterreichischen Directorenconferenz wurde, der „N. Fr. Pr.“ zufolge, die Aufdruckung der Fahrpreise auf die Fahrbillets zum Beschlusse erhoben, so dass diese Einführung nunmehr nach successivem Verbrauche der vorhandenen alten Billetvorräthe bei allen Bahnen, mit Ausnahme der Südbahn, thatsächlich erfolgen wird. Diese letztere Bahn hat bekanntlich das Recht, ihre Fahrpreise mit Goldagiozuschlag einzuheben, und will sich daher, wenngleich sie seit Jahren, ungeachtet der Schwankungen der Goldvaluta, den fixen Agiozuschlag von 15 pCt. einhebt, angesichts etwaiger grösserer Fluctuationen in dieser Beziehung freie Hand behalten. Von sonstigen Gegenständen allgemeineren Interesses ist noch zu erwähnen, dass eine Eingabe an die beiderseitigen Regierungen beschlossen wurde mit der Bitte, die nunmehr auch von den Gerichten anerkannte dreijährige Verjährungsfrist bei Portoreclamationen, resp. einer eben solchen Regresspflicht auf Seite des Publikums, auch in dem gemeinschaftlichen Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglement zum präcisen Ausdrucke zu bringen. In dieser Beziehung ist zu bemerken, dass in dem Betriebsreglement für derartige Reclamationen, ebenso wie bei Schaden- und Verlustersatzansprüchen früher nur eine einjährige Frist stipulirt war, so dass die Festsetzung einer dreijährigen Frist einen wesentlichen Fortschritt für das Publikum involvirt. Schliesslich wurde noch nach der Erledigung einer Reihe interner Bahnangelegenheiten beschlossen, ein Ansuchen betreffs Erweiterung der bestehenden Transportbegünstigungen für Ausstellungsgüter für die demnächst in Triest stattfindende Industrie- und landwirthschaftliche Ausstellung, sowie einen An-

trag, die Reexpeditions- und sonstigen Begünstigungen, welche verschiedenen geplanten Provinzlagerhäusern einzuräumen wären, dem Tarifcomité zur Berathung und Antragstellung zuzuweisen.

Die Tarifbureaux der bisherigen Verwaltungen der Kaiserin Elisabethbahn, der Kronprinz Rudolfbahn und der Niederösterreichischen Staatsbahnen sind bei der Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien vereinigt worden. Mit Beginn des Monats Februar wird auch der Wagendienst dieser drei Bahnen zusammengelegt werden. Bald darauf soll die Vereinigung der Fahrplanbureaux der drei Verwaltungen folgen. Deren Verschmelzung ist somit im Zuge.

Die Verwaltung der Böhmischen Commercialbahnen erhielt die handelsministerielle Bewilligung, die bereits für den Frachtverkehr eröffnete Theilstrecke Křinec-Dymokur des Flügels Křinec-Königstadtl der Localbahn Nimburg-(Velelib-)Jičin nunmehr auch für den Personenverkehr zu eröffnen. In Ansehung der weiteren Theilstrecke Dymokur-Königstadtl wurde der Betriebsconsens für den Personen- und Frachtverkehr ertheilt, die thatsächliche Inbetriebsetzung jedoch davon abhängig gemacht, dass vorher die gesammten Dienstinstructionen die Genehmigung der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen erhalten haben.

Prochaska's Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn, XII. 1882er Jahrgang, ist eine nach dem Stande vom Januar d. J. berichtigte vorzügliche Ausgabe. Die Brockhaus'sche geogr.-literar.-artist. Anstalt in Leipzig hat eine Fülle von Daten in der äusserst übersichtlichen und gefälligen Karte angebracht, welche die Orientirung sehr erleichtern. Hervorzuheben sind auch die Beigaben: Kilometerzeiger von 66 Bahnen, Verzeichniss der Anschluss- und Endstationen, das Betriebsreglement, Personen-, Post- und Telegrammtarife, Mass-, Münz- und Zeitvergleichungstabellen, Specialkarten mehrer Hauptstädte der Monarchie, endlich eine Uebersichts- und Erdkarte.

Der Antimonopol- und Eisenbahnkampf in den Vereinigten Staaten Nordamerikas bildete den Gegenstand eines ebenso ausgezeichneten als lehrreichen Vortrages, welchen Oberingenieur P. F. Kupka der Kaiser Ferdinands Nordbahn im Eisenbahnclub hielt. Ausgehend von der grossen Bewegung der westlichen Farmer in den siebziger Jahren, welche unter dem Namen des Granger Movement bekannt wurde, wird die Geschichte der grossen Monopole, wie des bekannten „Petroleumringes", dessen Centrum die Standard Oil Co. ist, eine Gesellschaft, welche bei einem nominellen Actiencapital von nur 3,5 (?) Mill. Dollar eine monatliche Dividende von 1 Million Dollar zu vertheilen im Stande ist; ferner die Fusionirung der grossen, sich früher heftig befehdenden Telegraphencompagnie des Landes in eine Gesellschaft, die Western Union Telegraph Co., mit 80 Millionen Dollar Actiencapital, einem Netze von 526 000 km Draht- und einem Depeschenverkehr von 32,5 Millionen Stück im Jahre 1880; endlich die Vereinigung der mächtigen Trunklinien, welche den Verkehr zwischen dem Westen und den Atlantischen Häfen beherrschen, eingehender geschildert. Die Consequenz dieser Vorgänge war die Gründung einer Antimonopol League, an welcher sich politisch sehr hervorragende Männer betheiligten, und deren Aufgabe es ist, das Volk vor „Erpressungen" von Seite der Monopolisten im Allgemeinen und vor Benachtheiligungen zu Gunsten einzelner Personen, Klassen oder Plätze überhaupt zu beschützen, die Creirung von Gerichtshöfen, welchen die Handhabung strenger Gesetze obliegt, anzustreben, die Gewalten und Privilegien der Gesellschaften einzuschränken u. A. m. Das unter den Eisenbahngesellschaften durch Vermittelung des Cartellcommissärs, Herrn Albert Fink, eines Eisenbahnmannes von bedeutendem Rufe, nur mit Mühe hergestellte Einvernehmen wurde bald wieder durch eine Art Maulwurfsarbeit von Seite vertragsbrüchiger Gesellschaften vernichtet oder es entbrannte ein Kampf, welcher bislang seines Gleichen nicht hatte; die Fracht- und Personentarife fielen auf eine noch nie erreichte Stufe; besonders heftig aber wurde der Kampf, als hier der bekannte Eisenbahnkönig Vanderbilt mit seinen mächtigen Mitteln eingriff. Die Frachtsätze auf den Eisenbahnen waren niedriger als die der Canäle, so dass die Schiffer kaum ihre Löhne verdienen konnten, und die Personentarife fielen auch so stark, dass beispielsweise die Strecke von Breton nach Chicago und zurück auf der Grand Trunk Eisenbahn (4 000 km) für 10 Dollar zurückgelegt werden konnte, und es wird noch der „Scalpers", einer eigenthümlichen Sorte von Billethändlern gedacht, die durch Manipulationen die Fahrpreise der Gesellschaften noch um ½ — 1 Dollar reduciren. Alle Verständigungsversuche mit Vanderbilt scheiterten, trotzdem der Einfluss des Kampfes auf die Eisenbahnen nicht mehr zu verkennen war; den allerdings grösseren Einnahmen stehen unverhältnissmässig höhere Betriebsausgaben gegenüber und das bildet auch die Signatur des Eisenbahnjahres 1881; der Eisenbahncredit ist gut, die Werthe sind sogar gesucht. Schliesslich geht der Redner auf die neueste interessante Phase über, in welcher ohne jede weitere Verständigung und nur durch die Macht der Verhältnisse, d. i. einen kaum zu bewältigenden Local- und Durchgangsverkehr, die Fracht- und Personentarife eine stetig steigende Tendenz zeigen, und giebt resumirend unter anderen als die wahrscheinlichste Ursache des Kampfes die verwerfliche Speculation in Eisenbahnwerthen an.

Das Paris-Lyoner Debacle vulgo Krach hat auf der Wiener Börse eine black friday — am gestrigen Samstage — durch eine entsetzliche Deroute herbeigeführt. Die Verheerungen, von welchen auch Bahnpapiere nicht verschont wurden, zeigt die nachstehende resp. Vergleichungstabelle der marktgängigsten Actien:

	31. Decbr. 1881	21. Jan. 1882	Differenz
Franz-Josefbahn	195,75	194,—	— —,75
Nordbahn	2570,—	2410,—	— 160,—
Karl-Ludwigbahn	308,50	280,50	— 28,—
Nordwestbahn	229,25	200,—	— 29,25
Elbethalbahn	255,75	213,—	— 42,75
Staatsbahn	327,50	290,—	— 37,50
Südbahn	147,50	125,—	— 22,50
Alföldbahn	174,75	156,—	— 18,75
Ungarische Nordostbahn	167,75	148,—	— 19,75
Rudolfbahn	174,25	157,—	— 14,25

Prioritäten hatten auch Einbussen bis auf 2 pCt. zu erleiden, doch kommen allerdings sehr vereinzelte und geringfügige Coursbesserungen vor.

P. S. Die heutige Sonntagsbörse brachte vollends die Zerstörung; es gab nur Coursstürze, keine Käufer sondern nur Verkäufer, die sich ihres Besitzes um jeden Preis entledigen wollen. Es sollen die Banken gerade jetzt mit den hervorragendsten Finanzmännern über die Mittel zur Abhilfe berathen. Bei den Eisenbahnactien war die Verwüstung zufolge der nachfolgenden Tabelle ausserordentlich:

	20. Januar	22. Januar tiefster Cours	Differenz
Alföldbahn	161,50	135,—	— 26,50
Elisabethbahn	208,25	185,—	— 23,25
Nordbahn	2450	2200	— 250
Karl-Ludwigbahn	290,50	266,—	— 24,50
Kaschau-Oderberger Bahn	138,50	130,	— 8,50
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	165,75	150,—	— 15,75
Nordwestbahn	206,75	170,—	— 36,75
Rudolfbahn	162,50	140,—	— 22,50
Siebenbürger Bahn	157,—	145,—	— 12,—
Staatsbahn	299,50	270,—	— 29,50
Theissbahn	245,—	240,—	— 5,—
Ungarische Nordostbahn	156,50	144,—	— 12,50
Ungarische Westbahn	160,—	138,—	— 22,—

Hoffen wir nächstens Tröstlicheres berichten zu können.

Amerikanische Correspondenz.

Freifahrbillets. Auf Einladung des Präsidenten der Illinois Centralbahn, Mr. Ackerman, wurde im December v. J. zu Chicago eine sehr besuchte Versammlung von Präsidenten und Generaldirectoren abgehalten zum Zweck der Besprechung darüber, welche Massregeln zur Verminderung der aus der Verausgabung von Freifahrkarten hervorgehenden Unzuträglichkeiten zu ergreifen sein würden.

Allgemein war man darüber einig, dass es äusserst wünschenswerth sei, die Ausgabe derartiger Karten auf die engsten Grenzen einzuschränken, aber gleichzeitig wurden von verschiedenen Seiten die Schwierigkeiten, dies auszuführen, betont. Nur durch gleichmässiges Vorgehen einer beträchtlichen Anzahl von Verwaltungen würden sich die schlimmsten Auswüchse der jetzigen Praxis beseitigen lassen. Gegenwärtig giebt man Karten aus allen möglichen Gründen aus, auch wohl ohne alle Gründe. Manche werden gewährt als substantielle Zahlung für geleistete Dienste, andere um Transporte zu gewinnen oder als Aequivalent eines Rabatts; andere wieder, um die Willfährigkeit einflussreicher Personen zu erlangen, wie städtische Beamte, Mitglieder der Legislatur, Journalisten etc. Die Zeit liegt muthmasslich lange hinter uns, wo die Bahnen erwarten konnten, wirkliche Dienste zu erlangen als Austausch für die solchen Personen gewährten Karten, aber die Verwaltungen erleiden jetzt die Strafe für ihre ursprüngliche, durch Beginn einer derartigen Praxis begangene Sünde; sie dürfen eine Abänderung nicht wagen, wenn sie sich nicht das positive Uebelwollen von Personen zuziehen wollen, welche gewöhnt sind, die Freikarten als eine Verpflichtung der Bahnen ihnen gegenüber anzusehen. Selbst der thätigste Antieisenbahngesetzgeber ist der besonderen Aufmerksamkeit seitens der Eisenbahnen in dieser Beziehung sicher, weil diese fühlen, dass, nachdem den Gesetzgebern seit so langer Zeit Freikarten gewährt sind, es scheinen würde, als wollte man den Widersacher durch Entziehung jenes Beneficiums für sein feindliches Verhalten bestrafen.

Man sollte die Freikarten durchweg abschaffen, ausser für Beamte und für Fälle, wo sie offen für geleistete Dienste ausgetauscht werden. Die Verleihung an öffentliche Beamte ist einfach scandalös; wiewohl der Effect, soweit es die Mitglieder der Legislaturen betrifft und Freund und Feind damit gleichmässig und bekanntermassen versehen werden, gleich Null ist.

Schankgerechtigkeit für Restaurationswagen. Wunderbare Conflicte entstehen durch Anwendung der Gesetze über diese

Schankgerechtigkeit in Illinois. In den Restaurationswagen wird Wein und Bier an die Passagiere verkauft und da solche Wagen nach und nach fünfzig oder mehr Gemeindebezirke durchlaufen, so entsteht die Frage, ob innerhalb der Grenzen eines jeden das Gesetz eines jeden anzuwenden ist. Auf der Wabashbahn verbietet die Stadt Taylorville (Ill.) den Verkauf von Spirituosen innerhalb ihres Territoriums. Am 15. November v. J. bestieg der städtische Polizeibeamte während des Aufenthalts des Zuges auf der Station den Restaurationswagen und kaufte eine Flasche Bier von dem Wagenconducteur, der ihn für einen Passagier hielt. Darauf verhaftete der Polizist den Conducteur, welcher demnächst wegen Verletzung der städtischen Ordnung in Geldstrafe genommen und eingesperrt wurde, um wegen der Uebertretung eines Staatsgesetzes vor eine Jury gebracht zu werden!

Die Frage ist nicht beschränkt auf die, den Verkauf verbietenden Städte; denn wenn die Gesetze jedes städtischen Territoriums zu beachten wären, so müsste der Wagen für jedes durchfahrene Gebiet, oder mindestens für jedes, in dem ein Verkauf von Spirituosen stattfindet, eine Licenz lösen, und eine besondere Aufmerksamkeit auf die den Verkauf verbietenden Territorien üben u. s. w. Die Lösung einer Licenz für jedes Gebiet würde aber enormes Geld kosten, (in einzelnen Städten kostet sie 500 L.) und es ist, gelinde gesagt, sehr unbequem, bei einem Gegenstand täglicher praktischer Anwendung einen alle Viertelstunden eintretenden Gesetzwechsel beobachten zu müssen.

Die Wabashgesellschaft behauptet die Ungesetzlichkeit der Verhaftung und Verfolgung des Conducteurs und wird denselben bei einem von ihm gegen die Stadtautoritäten anzustellenden Entschädigungsprocess unterstützen.

Die Zahl der in jeder Richtung täglich auf den „Elevated Bahnen“ in Newyork gegenwärtig gehenden Züge ist

Zweite Avenue Bahnen	236
Dritte „ „	427
Sechste „ „	335
Neunte „ „	173
Sa.	1 171

Zu einer Zeit liefen in jeder Richtung 440 Züge täglich auf der Sechsten Avenue Linie und nach der Einführung von 4 Wagenzügen wurden während einer längeren Zeit 401 Züge auf dieser Strecke abgelassen. Eine Einschränkung ist gemacht in der Mitte des Tages und spät, dagegen laufen in der geschäftigsten Zeit soviel Züge als je. In der lebhaftesten Stunde gehen nicht weniger als 44 Züge südwärts über ein Geleis und 42 Züge werden von einer Station abgefertigt in einer Stunde — was in der Geschichte der Eisenbahnen ohne Beispiel sein dürfte.

Schifffahrt auf den Binnenseen. Im Wasserverkehr zwischen Chicago und Buffalo hat sich in der Saison von 1881 gegen das Vorjahr ein erheblicher Rückgang ergeben, denn die Zahl der in Buffalo ein- und ausgegangenen Schiffe ging von 10 308 auf 6 745 = 35 pCt. herunter; es bot sich aber, wie schon in früheren Zeiten des Rückganges, die Erscheinung, dass vorzugsweise die Zahl der kleineren Fahrzeuge sich verminderte, denn die Gesammttonnenzahl der Fahrzeuge belief sich 1881 auf 4 535 223 gegen 5 995 746 im Jahre 1880, verringerte sich also nur um 24 pCt.

Zu Zeiten scharfer Concurrenz pflegen eben die grösseren Schiffe, weil öconomischer ausnutzbar, die kleineren zu verdrängen. Im Interesse jenes Verkehrs wird es daher als sehr erwünscht bezeichnet, dass die bereits vorgenommenen Verbesserungen des Fahrwassers auf dem Wege zwischen jenen beiden Plätzen noch dahin fortgesetzt werden, dass Schiffe bis zum Tiefgang von 20′ ungehindert passiren können und man meint, dass die entstehenden Kosten unbedeutend sind im Vergleich zu dem zu erwartenden grossen Vortheil für die Producenten des Westens und die Consumenten des Ostens.

Wie sehr eine Ersparniss in den Transportkosten nöthig ist, ergiebt sich durch einen Vergleich der Durchschnittsfrachten der letzten 21 Jahre für jene Tour. Dieselben betrugen in den Jahren 1861 bis 1865 etwa 9,6 Cents, 1866 bis 1870 = 8 Cents, 1871 bis 1875 = 6,8 Cents, 1876 bis 1881 = 3,9 Cents pro Bushel. In diesem Zeitraum sind also die Frachten, besonders durch die erheblich vermehrte Eisenbahnconcurrenz, auf etwa ⅓ des früheren Satzes herabgesunken.

„Journal of the Association of Engineering Societies“. Unter diesem Titel, welcher noch die Ergänzung trägt: „Transactions of the Society of Civil Engineers, the Engineers Club of St. Louis, the Western Society of Engineers and the Civil Engineers Club of Cleveland, published by the Board of Managers of the Association of Engineering Societies. H. G. Prout, Secretary of Board, No. 12 Barclay Street, Newyork“ ist ein neues Journal entstanden, dessen allgemeiner Charakter durch den Titel genügend gekennzeichnet sein dürfte.

Die Vereinigung der betreffenden Gesellschaften zu vorliegendem Zweck ist nach längeren Verhandlungen in der Ueberzeugung zu Stande gekommen, dass für Nordamerika bei seiner grossen Ausdehnung eine nationale Vereinigung, wie das Institut der Civil Engineers und der Mechanical Engineers in Grossbritannien, nicht erfolgreich wirken könne.

Die Geschäfte der Vereinigung werden geführt durch eine Direction, bestehend aus einem Repräsentanten auf je 100 Mitglieder der verschiedenen zusammengetretenen Vereine.

Der Inhalt der uns vorliegenden Nummer 2 enthält Abhandlungen und Mittheilungen aus den verschiedensten Fächern des Ingenieurwesens und es kann bei dem Standpunkt Amerikas auf diesem Gebiete nicht zweifelhaft sein, dass der Inhalt dieses Journals für die Europäische Fachwelt von grösstem Interesse sein wird.

Frachtrecht der Eisenbahnen.

v. O. **Das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. Novbr. 1838 umfasst unter dem Begriffe der beförderten Güter, für deren Beschädigung die Eisenbahn verantwortlich gemacht wird, auch die Bahnpostwagen.** — § 25 G. v. 3. Novbr. 1838; Eisenbahnpostges. v. 20. Decbr. 1875. — Aus den Entscheidungsgründen: „Nach der Auslegung, welche der Berufungsrichter dem Inhalte des zwischen den Parteien bestehenden Vertrages vom 9. März 1850 giebt, hat durch diesen das Recht des Klägers, vorkommenden Falles nach Massgabe des § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 Entschädigung zu verlangen, nicht aufgehoben werden sollen. Da diese Auslegung die thatsächliche Feststellung des Vertragswillens und nicht erkennbar ist, dass sie sich unter der Herrschaft eines Rechtsirrthums vollzogen hat, so entzieht sie sich der Nachprüfung durch den Revisionsrichter. Es fragt sich also nur, ob, abgesehen von jenem Vertrage, das vom Berufungsrichter festgestellte Sachverhältniss die Anwendung des angezogenen § 25 rechtfertigt. Diese Frage muss bejaht werden. § 25 a. a. O. verpflichtet die Eisenbahngesellschaften zum Ersatze des Schadens, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf denselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht. Von dieser Verpflichtung wird die Gesellschaft nur durch den Beweis befreit, dass der Schaden durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Unstreitig ist es unter den Parteien nach der Feststellung der angegriffenen Entscheidung, dass die Beschädigung des Bahnpostwagens, um welche es sich hier handelt, entstanden ist auf der Bahn der Beklagten in Folge einer Entgleisung des auf der Bahn beförderten Zuges, in welchem der Bahnpostwagen eingereiht war. Ebenso unstreitig ist, dass der Unfall weder durch die Schuld der Postverwaltung, noch durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Endlich besteht auch darüber kein Streit, dass die geforderte Entschädigung die Grenze der Angemessenheit nicht überschreitet. Der Begriff der auf der Bahn beförderten „Güter“ befasst auch die Bahnpostwagen. Es ist deren Beförderung auf den Eisenbahnen schon im § 36 des angezogenen Gesetzes vorgesehen. Die denselben gegebene Einrichtung, unmittelbar auf den Schienen befördert zu werden, ändert nichts an der rechtlichen Bedeutung des Frachtgutes. Ebensowenig geschieht dies durch die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft, die Beförderung unentgeltlich auszuführen. Denn diese Verpflichtung gehört zu den für die Ertheilung der Concession in Anspruch genommenen Gegenleistungen. Der Betrieb aber, welchen die Postverwaltung auch während der Beförderung ihrer Wagen und Sachen auf der Bahn vornimmt, macht sie nicht zur Betriebsunternehmerin einer Eisenbahn, die Beförderung der betreffenden Züge untersteht nicht ihrer Leitung. — Sonach sind alle Voraussetzungen vorhanden, durch welche die Anwendung des angezogenen § 25 bedingt wird, insofern nicht mit der Beklagten anzunehmen sein möchte, dass durch das Eisenbahnpostgesetz vom 20. Decbr. 1875 für das Verhältniss zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Post in dem betreffenden Punkte eine Aenderung gemacht worden sei. Es findet sich in dem zuletzt bezeichneten Gesetze keine ausdrückliche Vorschrift, welche sich auf § 25 des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 bezieht, auch der Zweck und Inhalt desselben bieten keine Stütze für die Ansicht der Beklagten. Das Gesetz ist nach seiner eigenen Erklärung in die Stelle des § 4 des Postgesetzes vom 28. October 1871 getreten. Dieser § 4 steht unter dem Abschnitt: „Grundsätzliche Rechte und Pflichten der Post“. Er bestimmt im Wesentlichen nur, dass es hinsichtlich der Verbindlichkeiten der Eisenbahnunternehmungen gegenüber der Post bei den besonderen gesetzlichen Vorschriften und den Bestimmungen der Concessionsurkunden bewenden solle. Ein Gleiches bestimmt Art. 11 des Gesetzes vom 20. December 1875 bezüglich der bei Erlass des Gesetzes bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften, zu denen die Beklagte gehört. Hieraus und aus dem Inhalt des Gesetzes ergiebt sich, dass dasselbe sich nur mit den besonderen Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften bezüglich der Post hat befassen wollen, soweit solche mit Rücksicht auf die Concurrenz beider Verkehrsanstalten und im Interesse solchen Verkehrs geboten erschienen. Ein davon vollständig verschiedener Gesichtspunkt ist die Grösse der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahr, welcher dahin geführt hat, den

Eisenbahngesellschaften im Allgemeinen und Jedem gegenüber, der für sich oder seine Sachen ihrer Beförderung sich anvertraut, die Pflicht auferlegen, wie sie im § 25 a. a. O. geregelt ist. Mit dieser Auffassung im Einklange befindet sich auch die Auslegung, welcher der Berufungsrichter den Art. 6 des Eisenbahnpostgesetzes unterzieht, eine Auslegung, welche umso zutreffender erscheint, als die dort über die Kosten der Unterhaltung der Bahnpostwagen gegebenen Bestimmungen, auch allein betrachtet, nach dem gewöhnlichen Wortverständniss und in ihrem Zusammenhange unter einander nur auf die Reparaturen bezogen werden dürfen, welche durch die aus dem gewöhnlichen Gebrauche hervorgehende Abnutzung nothwendig werden. (Erk. d. V. Civilsen. des Reichsger. vom 29. October 1881 in S. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu Erfurt, Bekl. und Revisionskl., wider den Postfiscus des Deutschen Reichs, Kl. und Revisionsbeklagten; Braun und Blum, Annal., Bd. IV. S. 530 ff.)

Gerichtsstand der Niederlassung in Anwendung auf Eisenbahnen.

v. O. Kläger belangte die beklagte Eisenbahngesellschaft auf Grund des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871. Er richtete, da die Eisenbahn unter staatlicher Verwaltung steht, die Klage gegen das Königliche Eisenbahnbetriebsamt und stellte sie bei dem Gericht des Orts an, wo dieses seinen Sitz hat. Die vom Beklagten vorgeschützte Einrede der Unzuständigkeit wurde aus folgenden Gründen verworfen: „Nach § 19 Abs. 1 der R.-Civ.-Pr.-Ordn. würde, da Breslau statutenmässig Sitz der Beklagten ist, das Landgericht zu Breslau und nicht das Landgericht zu Beuthen den allgemeinen Gerichtsstand der Beklagten bilden. Dagegen ergiebt sich die Zuständigkeit des Landgerichts zu Beuthen aus § 22 der Civ.-Proc.-Ordn. Durch den Betriebsüberlassungsvertrag vom 17. September 1856 ist die Verwaltung des gesellschaftlichen Unternehmens dem Staat überlassen und damals als einzige Vertreterin der Gesellschaft die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn mit dem Sitz zu Breslau bestellt worden. Bei der anderweiten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung (Pr. Min.-Bl. 1880 S. 84) blieb aber diese Königl. Direction nur als Haupt- und Oberbehörde bestehen. Daneben wurden Königl. Eisenbahnbetriebsämter und Königl. Eisenbahncommissionen eingesetzt und bezüglich der Betriebsämter im § 16 angeordnet: „Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in der zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbstständig, sodass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe, Vergleiche etc. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen." Der Berufungsrichter stellt auf Grund dieser Mittheilung und auf Grund des Einverständnisses der Parteien fest, dass das Königliche Eisenbahnamt zu Kattowitz, in dessen Bezirk der zur Klage Anlass gebende Unfall sich in der Maschinenwerkstatt zu Gleiwitz ereignet hat, zur selbstständigen Vertretung der Beklagten im vorliegenden Process ermächtigt ist. . . . . . Dieser thatsächlichen Feststellung gegenüber macht sich der Berufungsrichter eines Rechtsirrthums schuldig, wenn er dem Kläger die Befugniss versagt, die Beklagte bei dem Gerichte des Ortes zu verklagen, wo das zur selbstständigen Vertretung legitimirte Betriebsamt seinen Sitz hat. — Der Betrieb einer Eisenbahn wird im Gesetz (§ 6 R.-Gew.-Ordn. v. 21. Juni 1869) als Gewerbebetrieb bezeichnet und das Betriebsamt Kattowitz erscheint im Sinne des § 22 der Civ.-Pr.-Ordn. als eine solche Niederlassung, welche zur selbstständigen und definitiven (nicht blos vorbereitenden) Abschliessung und Erledigung von Geschäften befugt ist, welche in ihren abgesonderten Geschäftsbezirk fallen. Die vom Berufungsrichter festgestellte Selbstständigkeit des Betriebsamtes in der Geschäftsführung innerhalb eines abgesonderten Wirkungskreises ist der Grund, aus welchem demselben die Eigenschaft einer Niederlassung mit eigenem Gerichtsstande im Sinne des allegirten § 22 der Civ.-Pr.-Ordn. beigelegt werden muss. Vgl. die hiermit übereinstimmenden Ausführungen in dem Erkenntnisse des Reichsgerichts vom 24. Sept. 1880 (Entscheid. Bd. II S. 386) und d. R.-Ober-Hand.-Gerichts vom 14. Oct. 1874 u. 25. Mai 1875 (Entscheid. Bd. XIV. S. 401 u. Bd. XVII. S. 313. 319 bis 321). (Erk. d. V. Sen. d. Reichsger. vom 23. April 1881 in Sachen Logatta wider die Oberschl. Eisenbahngesellsch.; Seuffert, Archiv N. F. Bd. VII. S. 107 f.)

Enteignung.

v. O. **Befugniss des Hypothekengläubigers zur Beschreitung des Rechtsweges** — § 30 des Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Rüge der Verletzung des § 30 des Enteignungs-Ges. erscheint begründet. Derselbe gewährt den Rechtsweg gegen die Entscheidung der Regierung bezl. des Verwaltungsgerichts sowohl dem Unternehmer als den übrigen Betheiligten. Mit Recht sagt zwar der Berufungsrichter, dass der Hypothekengläubiger zu den Betheiligten gehöre. Unrichtig ist es jedoch, wenn er diese Eigenschaft bei der Anwendung des § 30 von der Voraussetzung abhängig macht, dass der Gläubiger bei der commissarischen Verhandlung als selbstständiger Antragsteller aufgetreten sei. § 46 a. a. O. gewährt dem Hypothekengläubiger den Rechtsweg, wenn in den commissarischen Verhandlungen eine Vereinbarung der zugezogenen Betheiligten über die Entschädigung zu Stande gekommen ist (Fall des § 26 a. a. O.), soweit seine Forderung durch die zwischen dem Eigenthümer und Unternehmer vereinbarte Entschädigung nicht gedeckt ist, und zwar unbedingt, insbesondere ohne dass die Zulassung zum Rechtsweg von seiner Theilnahme an den commissarischen Verhandlungen abhängig gemacht ist. Nach § 25 ist die Folge der Nichtbetheiligung bei jenen Verhandlungen auch nur die, dass ohne sein Zuthun die Entschädigung festgestellt und wegen Auszahlung und Hinterlegung derselben verfügt wird. Dies betrifft nur das Verfahren vor der Regierung beziehentlich vor dem Bezirksgericht. In diesem Verfahren ist er ausgeschlossen. Daraus folgt aber nicht, dass er, wenn er in Folge zu niedriger Feststellung der Entschädigung in seinem Realrecht eine Beeinträchtigung erleidet, die richterliche Festsetzung einer höheren Entschädigung nicht beanspruchen dürfe. § 30 a. a. O. ist in dieser Hinsicht allein massgebend und dieser enthält von der gedachten Voraussetzung nichts." (Erk. d. II. Hülfssen. d. Reichsger. vom 30. Juni 1881, No. 773. 80, Fenner und Mecke, Archiv, Bd. II S. 534 f.)

Eisenbahnen in Japan.

Nach dem Jahresberichte pro 1880/81 über die Staatsbahn in Japan haben die Einnahmen betragen:

	für Personen	für Güter
1880/81	D. 502 047	D. 58 182
gegen 1879/80	„ 428 018	„ 53 533
Zunahme:	D. 74 029	D. 4 649

In Betrieb waren ungefähr 58 E. Meilen (= ca. 99 km).

Sehr guten Erfolg hatte die Verwendung von eingeborenen Japanesen zur Dienstleistung in allen Branchen. Die Bahn steht so in Gunst, dass Vorbereitungen zu verschiedenen Ausdehnungen des Systems getroffen worden sind.

In Amerika, dessen Erzeugnisse in Japan sehr gute Aufnahme gefunden haben, hofft man von der Erweiterung der Bahnanlagen die Erlangung eines umfangreichen Absatzes dorthin.
(Railway Review).

Miscellen.

(H. S.) Einen eigenthümlichen, indirecten Einfluss hat die weniger gute Getreideernte des verflossenen Jahres in den Vereinigten Staaten auf die Englischen Eisenpreise ausgeübt. Der Export von Roheisen nach Amerika wird nämlich zeitweise hauptsächlich dadurch stimulirt, dass die Frachten dorthin ganz aussergewöhnlich niedrige sind, indem das Roheisen von mit Getreide zuerst aus Amerika angekommenen Schiffen für nur nominelle Beträge als Rückfracht benutzt wird. Dies ist im Augenblick unmöglich; niedrige Frachten nach Amerika sind nicht zu haben, weil der Getreideexport hierher höchst limitirt ist. Kaufordres für sehr bedeutende Quantitäten von Roheisen sollen aus Amerika vorhanden sein und lediglich auf günstigere Frachtsätze warten. — Ein weiterer interessanter Gesichtspunkt ist der, dass gerade durch diesen Umstand die bisherigen grossen Lagervorräthe in Nordamerika stark im Abnehmen begriffen sein müssen und so andererseits auch wieder eine Preissteigerung verursacht wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Die Zusatzbestimmung zu B. 4 d. ff. des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird dahin abgeändert, dass statt 40 künftig 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung gelten.

Diese Bestimmung tritt sofort in Kraft und gilt sowohl im Localverkehr der Bergisch-Märkischen Bahn als im Verkehr mit sämmtlichen dem Tarifverbande angehörenden Verwaltungen. Elberfeld, den 24. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (224)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von diesseitigen Stationen nach solchen der Mecklenburg. Friedrich-Franz Eisenbahn vom 15. Juli 1879 ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für Station Mölln i/M. und ist von den Verbandstationen und unserem Verkehrsbüreau zu beziehen. Breslau, den 23. Januar 1882. Königliche Direction. (225)

Directer Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag 1 zu Theil II des obenbezeichneten Tarifs in Kraft. Derselbe enthält theilweis ermässigte Frachtsätze zwischen den Oldenburgischen Stationen Berne, Brake und Elsfleth einerseits und verschiedenen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg, den Berliner Staatsbahnhöfen und den Berliner Ringbahnstationen andererseits und ist bei den betreffenden Expeditionen zum Preise von 10 ₰ pro Exemplar zu beziehen. Magdeburg, den 24. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (226)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Die im Schlesisch-Sächsischen Verbandtarif vom 1. Februar cr. für Halbstadt transito enthaltenen Frachtsätze sind zu erhöhen für Eilgut, Stückgut und Classe A 1 um 0,04 ℳ, in den übrigen Classen und Ausnahmetarifen um 0,02 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 25. Januar 1882. Directorium der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (227)

Vom 1. Februar 1882 an wird die Station Schopfloch der Bayerischen Staatsbahnen in den Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** einbezogen. Die zur Erhebung kommenden Frachtsätze sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren. Dresden, am 24. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (228)

Für den Transport von Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg gelangen im **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande** fortan folgende Frachtsätze pro 100 kg zur Anwendung:

Von Magdeburg { Centralbahnhof, Elbbahnhof, Fischerufer, Unterwelt }
Von Neustadt - Magdeburg (alte und neue)
„ Buckau
„ Sudenburg
} nach Josefihütte 0,92 ℳ

„ Schönebeck nach Josefihütte 0,89 ℳ
„ Wallwitzhafen „ „ 0,89 „

Dresden, am 23. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (229)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Verband. Es treten in Kraft
zum Tarifheft 1 Nachtrag XXV
„ „ 2 „ XVI.

Dieselben enthalten:

a) mit Giltigkeit vom 1. Februar cr.: Neue Frachtsätze für die Station Ammendorf Thüringische Bahn und Wertheim Bayerische Staatsbahn, Steinkohlenfrachtsätze ab den Stationen Gundelsdorf und Stockheim der Bayerischen Staatsbahn; sowie Berichtigungen;

b) mit Giltigkeit vom 15. Februar cr.: Erhöhte Frachtsätze für Georgenthal und Ohrdruf der Gotha - Ohrdrufer Bahn, Schmalkalden der Werrabahn; theilweis erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Zeitz Thüringische Bahn einer- und Altrang und Dietmannsried Bayerische Staatsbahn andererseits;

c) mit Giltigkeit vom 1. Februar cr.: Anderweite Sätze für Halle Thüringische Bahn; insoweit diese Erhöhungen gegen die seitherigen Sätze enthalten, bleiben letztere noch bis zum 15. März cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Nachtragsexemplare zum Preise von 0,20 resp. 0,10 ℳ zu haben sind. Erfurt, 22. Jan. 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft. (230)

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Steinkohlen für den Verkehr mit dem Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a/M. vom 20. October 1881 nach der Station Frankfurt a / M. - Sachsenhausen werden von den Stationen östlich von Blankenstein, Laer, Bodelschwingh und Dortmund vom 30. Januar cr. ab ermässigt.

Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Elberfeld, den 24. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (231)

Preussisch - Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Zum Verbandsgütertarif ist Nachtrag XV erschienen, enthaltend anderweite, theilweise Erhöhungen, grössten Theils aber Ermässigungen bietende Tarifsätze für Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz (**Th. B.**), gültig vom 1. Februar cr. und soweit im Verkehr mit den Stationen der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Bahn Erhöhungen eintreten vom 15. Februar cr. ab.

Für die gleichnamigen Sächsischen Stationen bestehen diese Sätze fortan nur noch im Schlesisch-Sächsischen Verbande unter gleichzeitiger Ausscheidung der bezüglichen Verkehrsrelationen aus dem Preussisch-Thüringischen Verbande.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück zu haben sind. Erfurt, den 24. Januar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (232)

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Main - Neckar-Bahn und den Grosshl. Badischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen des Bodensees andererseits vom 1. December 1881 der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit der Bodenseestation Sipplingen und kann von den am Verkehr betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden. Karlsruhe, den 24. Januar 1882. Generaldirection. (233)

Grosshl. Bad. Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Februar l. J. tritt ein Uebernahmetarif für die Beförderung von Ruhrkohlen ab Basel Badischer Bahnhof nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind bei der Badischen Güterexpedition in Basel unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 25. Januar 1882. Generaldirection. (234)

Berlin - Magdeburg - Halle - Casseler Verband. Mit dem 1. Februar d. Js. tritt der Nachtrag 13 zu Tarifheft II in Kraft. Derselbe enthält anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin, Coethen, Delitzsch, Halle und Leipzig der Berlin - Anhaltischen Bahn einerseits und verschiedenen Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits.

Exemplare des Nachtrags können von den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar bezogen werden. Magdeburg den 24. Januar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (235)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Die am 1. d. Mts. zur Einführung gekommenen ermässigten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Delitzsch H. S. G. B. und Calbe a/S. kommen fortan auch im Verkehre zwischen Delitzsch B. A. B. und Calbe (Stadt) zur Anwendung. Magdeburg, den 20. Januar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (236)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Die in unserer Bekanntmachung vom 3. Januar cr., betreffend Aenderung der Entfernungen und Frachtsätze für Delitzsch und Falkenberg B. A. E. mit Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg, angekündigten Tariferhöhungen gelten nicht vom 20. sondern erst vom 25. Februar 1882 ab. Berlin, den 21. Januar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung. (237)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. März cr. ab werden die in der Abtheilung B des Ausnahmetarifs für den Transport von Getreide, Mühlenfabrikaten, Oelsamen, Hülsenfrüchten und Oelkuchen vom 1. October 1881 neuen Stils für den Verkehr zwischen Kursk (Station der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn) einerseits und Danzig resp. Neufahrwasser (Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg) andererseits, via Bachmatsch-Wileika-Wirballen enthaltenen Frachtsätze für die sämmtlichen daselbst genannten Artikel aufgehoben. Bromberg, den 23. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (238 J)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güter-Verkehr. Die in den Nachtrag III zum Hefte I des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs, gültig vom 15. November 1881, aufgenommene Bestimmung, nach welcher der Artikel „Braunstein, unverpackt", auch in den Ausnahmetarif 8 Aufnahme gefunden hat, bleibt vom 10. März d. J. ab auf den Verkehr mit der Grossen Belgischen Centralbahn beschränkt. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (239)

Am 1. Februar a. c. treten **Ausnahmetarife** für den Transport von Schwefelkies in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht im Verkehr zwischen Grevenbrück und Schwelm einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und Nord-Belge Bahn, der Französischen Nordbahn, sowie der Grand-Central-Belge Bahn andererseits in Kraft. Das Nähere hierüber ist bei unserm Tarifbüreau hier zu erfahren. Elberfeld, den 24. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (240)

Berlin - Görlitzer Eisenbahn. Am 15. Februar cr. tritt der Nachtrag IV zum Specialtarif für Glassand - Transporte ab Hohenbocka nach Oesterreichischen Stationen, enthaltend:

1. Aufhebung des directen Verkehrs mit Frankenmarkt und Steindorf der Kaiserin Elisabethbahn und
2. Einführung neuer Frachtsätze

in Kraft. Exemplare können durch uns bezogen werden. Die Direction. (241 R M)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Der mit Nachtrag XXII am 1. Januar cr. zur Einführung gekommene Seehafenausnahmetarif für Petroleum findet vom 1. Februar cr. ab auch Anwendung auf den Verkehr von den Seehafenstationen Altona und Ottensen nach Karolinenkoog, Station der Westholsteinischen Eisenbahn. Der bezügliche Nachtrag (XXIII) zum Gütertarif des Schleswig - Holsteinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1878 kann durch unsere

2. General-Versammlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Nachdem in der am 23. Januar cr. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft

die erneute Offerte der Königlich Preussischen Staatsregierung, die Erwerbung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens betreffend,

angenommen worden, ist mit Bezug auf § 33 unserer Statuten die Zusammenberufung einer neuen Generalversammlung erforderlich, weil bei der Abstimmung in der ersten Generalversammlung nicht drei Viertel der Stimmen sämmtlicher Actien vertreten gewesen sind. Es werden deshalb die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft zu einer neuen ausserordentlichen Generalversammlung auf

Mittwoch den 8. März cr. Nachmittags 4 Uhr im Bahnhofsgebäude, Askanischer Platz 6 zu Berlin

ergebenst eingeladen.

Zweck dieser Generalversammlung ist die nochmalige Berathung und Beschlussfassung über die oben erwähnte Offerte der Königlich Preussischen Staatsregierung.

Wir machen darauf aufmerksam, dass in dieser zweiten Generalversammlung die Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Anwesenden nach § 33 der Statuten über den in Frage gestellten Gegenstand unbedingt entscheidet.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Actionäre, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 4., 6. und 7. März cr. von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr ihre Stammactien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse, oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depotscheine in der Gesellschafts-Hauptkasse, Askanischer Platz No. 5 in Berlin niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse, ingleichen die Depotscheine, werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers, welche zugleich als Einlasskarte zu der Generalversammlung dient, ausgehändigt werden.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigte Vollmacht ebenfalls an den genannten Tagen in der Hauptkasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depotscheine werden vom 9. März ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben. Berlin, den 24. Januar 1882. Der Verwaltungsrath. Löwe. (36)

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Berlin. Submission auf Lieferung von

a) 16 Personenwagen I./II. Classe,
32 „ III. „
5 „ IV. „
8 Gepäckwagen,
40 bedeckte Güterwagen,

b) 202 Satz Achsen,

c) 101 Zugvorrichtungen,

d) 160 achtlagige Tragfedern,
160 Spiralfedern für Buffer,
40 „ „ Zugapparate,

Donnerstag, den 9. Februar d. J. für die Wagen Vormittags 11 Uhr, für die übrigen Theile Mittags 12 Uhr in unserem Sitzungssaale hierselbst Leipziger Platz No. 17.

Offerten müssen frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Wagen resp. Achsen, Zugvorrichtungen oder Federn“ an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst, Köthenerstrasse 24, I., eingereicht werden.

Bedingungen und Zeichnungen können in dem genannten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben bezogen werden gegen Einsendung ad a) von 4,50 ℳ, ad b) von 1,70 ℳ, ad c) von 1,70 ℳ und ad d) von 1,30 ℳ. Berlin, den 20. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (30 J)

Berlin-Anhaltische und Oberlausitzer Eisenbahn. Maschinen- und Wagenverwaltung Centralbureau SW. Tempelhofer Ufer 27 I. Die im Laufe des Jahres 1882 im Werkstättenbetrieb der Berlin-Anhaltischen und Oberlausitzer Eisenbahn aufkommenden Altmaterialien etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Angebote auf Ankauf derselben mit der Aufschrift:

„Offerte auf Abnahme alter Materialien“

sind im obgenannten Bureau, Abtheilung: maschinentechnisches Bureau, Maschinenmeister Vocke, bis 9. Februar 1882 abzugeben, woselbst auch die Verkaufsbedingungen eingesehen, bezw. gegen Erlegung von 50 ₰ in Empfang genommen werden können. Berlin, den 25. Januar 1882. Der Obermaschinenmeister. gez. Hennig. (35)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von:

1. 330 Stück Flussstahlachsen mit Speichenrädern,
2. 1180 Stück Flussstahlachsen mit Scheibenrädern,
3. 2824 Stück Tragfedern zu Güterwagen,
4. 3750 „ Evolutenfedern zu Zug- und Stossapparaten,
5. 1500 Stück Kuppelungsvorrichtungen,
6. 27 „ Personenwagen III. Cl.,
7. 231 „ bedeckte Güterwagen und
8. 475 „ offene Güterwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Wagendetails bezw. Lieferung von Wagen“ bis zum Submissionstermin am Mittwoch, den 15. Februar d. J., Vormitt. 11 bez. 12 Uhr versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch können daselbst Copien derselben gegen Erstattung der Copialien, welche für die Wagendetails zu 1 und 2, 3 und 4 bez. 5 je 1 ℳ 50 ₰ und für die Wagen zusammen 5 ℳ betragen, entnommen werden. Breslau, den 24. Januar 1882. Königliche Direction. (33)

Pfälzische Eisenbahnen. Es sollen 30 Stück ausrangirte 2achsige Güterwagen, darunter 9 Stück mit Bremse, an den Meistbietenden gegen Baarzahlung verkauft werden.

Hierauf Reflectirende wollen ihr Angebot portofrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Wagen“ versehen bis zum 8. Februar l. Js., Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Direction einreichen.

Die Wagen können in unserer Betriebswerkstätte Ludwigshafen eingesehen werden. Ludwigshafen, 24. Januar 1882. Die Direction. v. Jaeger. (34)

4. Vacanzen.

Für ein grösseres Actienunternehmen in Hamburg wird als Vorstand der statistischen Abtheilung eine geeignete Persönlichkeit gesucht, die bereits längere Zeit in dem Controldienst einer Eisenbahn oder eines anderen ähnlichen Betriebes practisch thätig gewesen ist. Reflectanten belieben ihre Dienstanerbietung unter Beifügung der Nachweise über ihre Antecedentien und Qualificirung unter der Chiffre H a. 6. an die Redaction d. B einzureichen. (37)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 2. Jahrgang 1882. Berlin, am 27. Januar 1882.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 23. Januar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	21	1	Kiste	Maschinentheile —	36	1	Hagen	Bergisch-Märk.	bekl. ab Gelsenkirchen.
2	AB	267	1	Fass	leer —	20	2	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
3	A H	576	1	Spiritusfass	leer —	88	3	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
4	A H	598	1	Kiste	leere Cigarrenkästchen	32	4	„	„	
5	A H	6571	1	„	Eisenwaaren —	45	5	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
6	A O	2	1	„	Rosinen —	32	6	Plauen i/V.	Sächs. Staatsb.	mit Blaustift Plauen beschrieben.
7	A R J	1	1	Stück Gepäck	kleine Kiste, d. 1 kleine Dampfmaschine	2	7	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	bekl. Halberstadt-Magdeburg 53.
8	A S	101	1	Kiste	? —	43	8	Bebra	K.E.-D. Frankf.a.M.	bez. Offenbach-Berlin.
9	B A E	762	1	—	Decke —	—	9	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
10	B C	18	1	Fass	Petroleum —	168	10	Hagen	Bergisch-Märk.	
11	B C	8020	1	Ballen	Riemen —	22	11	Gev. Haufe	„	
12	B L	160	1	Korb	eiserne Ketten —	21	12	Gleiwitz	Oberschlesische	
13	B M	—	1	—	Vorlegebaum —	—	13	Lingen	K. E.-D. r. Köln	
14	B S	173	1	Ballen	baumwoll. Waaren —	56	14	Duisburg K. M.	„	
15	B St theils / B St Stettin	—	16	—	Wagenrungen —	—	15	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
16	C B	6114	1	Fass	? —	197	16	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
17	C D S	745	1	Ballen	Möbelstoffe —	45	17	Herbesthal	K. E.-D. linksrhein.	Schuppenrevision pro December 1881.
18	C K	88	1	Fass	leer —	2	18	Cassel	K. E.-D. Hannover	
19	C M	2603/4	2	„	Wein —	230	19	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
20	C S / V	723 / 465	1	„	Petroleum —	178	20	Hamm K. M.	„	
21	D	1876 / 3358 / 3350	3	Kisten	Papier —	36 / 170 / 123	21	Köln G.	K. E.-D. linksrhein.	
22	D	[illegible]	2	Sack	leere Säcke —	—	22	Leschnitz	Oberschlesische	Schuppenrevision pro December 1881. Unexpedirt am 23/12. 1881 von Bremen eingegangen. Unabgefordertes Gepäck.
23	D V	815	1	Kiste	Wein —	38	23	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
24	E	—	1	Stab	Eisen —	5,5	24	Essen	Bergisch-Märk.	
25	E F	—	1	gelb. Holzkoffer	? —	20	25	Hannover	K. E.-D. Hannover	
26	F B G	26141	1	Wagen	1 eis. Säule —	—	26	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
27	F K	5327	1	Ballen	Wollenwaaren —	50	27	Speldorf	„	
28	F O	4094	1	Kiste	? —	16	28	Deutzerfeld	„	
29	F P	18	1	Pack	Altkupfer —	65	29	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
30	F S	225	1	Ballen	Rübensaamen —	67,5	30	Quedlinburg	K.E.-D. Magdeburg	
31	F S	1939	1	Bierfass	leer —	24	31	Iserlohn	Bergisch-Märk.	
32	F V	4	1	Sack	Holzetiquette —	81	32	Hettstedt	K.E.-D. Frankf.a.M.	
33	F W H	2	1	Fass	leer —	4,5	33	Emmerich	K. E.-D. r. Köln	
34	G C	—	1	„	Firniss —	194	34	Aachen Sped.-Bur.	K.E.-D. linksrhein.	
35	G C	178	1	Kiste	gefüllt —	152	35	Halle C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
36	G C	2840	1	„	Seide —	20	36	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
37	G C	6052	1	„	Nudeln —	16	37	Vallendar	„	
38	G H	1874	1	„	Papier —	105	38	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
39	G H	24	1	Fass	Branntwein —	160	39	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
40	G L	478	1	Ballen	? —	33	40	Kaldenkirchen	Bergisch-Märk.	
41	G M H	15/16	2	Fässer	leer —	12	41	Hamm	„	
42	G S	639	1	Fass	gefüllt —	25	42	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf.a/M.	
43	H	—	2	—	eis. Fenster —	30	43	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
44	H	—	1	—	Wasserschiff (Guss) —	30	44	Zollhaus	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez. Luxemburg.
45	H	I	1	Collo	Bücher —	—	45	Königsbg. i/Pr. Südbahnhof	Ostpr. Südbahn	Gartenlaube und Ueber Land und Meer.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	H	9708	1	Wagen	Aufsatzbracken gez. S H	—	46	B. Borbeck	K. E.-D. r. Köln	
47	H & S	4950	1	Ballen	Leinen	30,5	47	Duisburg Rh.	„	
48	H L	49/50	2	Colli	Eisen	12	48	Mülheim a/Rh. K. M.	„	
49	HL (mit Kreide)	3	3	„	gusseiserne Ofentheile	8	49	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
50	H R C	6749	1	Fass	anschein. Maschinenöl	199	50	Bremen	K. E.-D. Hannover	
51	H V	57	1	Ballen	Twiste	279	51	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
52	J	912	1	Fass	Butter	34	52	Langenberg	Berg.-Märkische	
53	J B S	10592	1	Kiste	?	—	53	Langendreer	K. E.-D. r. Köln	
54	J D F	9749	1	Fass	Oel	189	54	Mayen	K. E.-D. linksrh.	
55	J F B L D	—	1	„	leer	22	55	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
56	J P S	334	1	„	leer	8	56	Deutzerfeld	„	beschr.: Münster-Pyrmont.
57	J S	12	1	Ballen	Leder	43	57	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
58	K B	1031	1	Fass	leer	22	58	Limburg	K.E.-D.Frankf.a/M.	
59	K III H	1087	1	Pack	alte Säcke	40	59	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
60	K J N B	1472	1	Wagen	?	—	60	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	in einem leeren Kohlenwagen vorgefunden.
61	K O	8	1	Stück	Bahnhammer	6,5	61	Leschnitz	Oberschlesische	
62	K R	2	1	Kommode	Küchengeschirr	80	62	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
63	K S	96	1	Kiste	gefüllt	84	63	Aachen	K. E.-D. linksrh.	
64	L	—	1	„	Seife und 2 Besen	6,5	64	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
65	L	—	29	Fässer	mar. Fische	151	65	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
66	L	I	1	Bällchen	?	16	66	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	
67	L	6	1	Kiste	leer	4,5	67	Dortmund	Berg.-Märkische	
68	L B	277	1	„	?	27	68	Warburg	Berg.-Märkische	
69	L H	123	1	„	gefüllt	46	69	Köln Gereon	K. E. D. linksrhein.	
70	L M	32	1	Ballen	Reis	117	70	Beckum	K. E.-D. Hannover	bez.: Köln-Würzburg.
71	L N	6869	1	Kiste	Glas	15	71	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
72	M	2	1	Pack	Körbe	11	72	Düsseldorf Rh	K. E.-D. r. Köln	
73	MB	3	1	Kiste	Kleider	12	73	Dortmund K. M.	„	Schuppenrevision pro December 1881.
74	M & F	790	1	Oxhoft	leer	47	74	Bremen	K. E.-D. Hannover	
75	N A B	28891	1	Fass	Bier	59	75	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	beschr.: Wernigerode.
76	N S	923	1	Kiste	Packstroh	11	76	Wetzlar	K. E.-D. r. Köln	
77	P	—	1	—	eiserner Feuertopf	41	77	Emmerich	„	
78	R D C	—	1	Sack	Weizen	100	78	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
79	S	7	1	Pack	Betten	16,5	79	Zwickau	Sächs. Staatsb.	
80	S D	—	2	—	eiserne Deckel	3	80	Recklinghausen	K. E. D. r. Köln	
81	S H	2492	1	Kiste	—	—	81	Hagen	Berg.-Märkische	
82	S S	157 u. 284	2	—	Leinen	—	82	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
83	S S	1309	1	Fass	leer	11	83	Siegen K. M.	K. E.-D. r. Köln	Schuppenrevision.
84	T D	—	1	Sack	Pflaumen	75	84	Bremen	K. E.-D. Hannover	
85	W	1	1	—	Gitter	—	85	Wustermark	K.E.-D Magdeburg	
86	W	VIII	1	—	Kette, 10 m lang	—	86	Betzdorf	K. E. D. r. Köln	Schuppenrevision.
87	W A H	15737	1	Ballen	Gummi	59	87	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
88	W E	—	1	—	Patentkuppelung	—	88	Witten	Berg.-Märkische	
89	W H	23½	2	Kübel	—	58,5	89	Wittenberge	K.E.-D.Magdeburg	
90	W M	41102	1	Kiste	?	39,5	90	Halle	„	ab Leipzig. Schuppenrevis. pro Decbr. 1881.
91	W N	3	1	Fass	leer	15	91	Duisburg K. M.	K. E. D. r. Köln	
92	W S	1072	1	Kiste	Spielwaaren	40	92	Soest	K. E.-D. Hannover	
93	Z A	30	1	Fass	anscheinend Saft	271	93	Mansfeld	K.E.-D.Frankf.a/M.	
					B. Colli m. Adressen sign.:					
94	Baumann Dortmund	1423	1	Bierfass	leer	18	94	Elberfeld	Berg.-Märkische	
95	Bömke & Hueck	538	1	„	leer	10	95	Dortmund	„	
96	E K Kobiljaki	—	1	Ballen	leere gebrauchte Säcke	68	96	Königsberg i/Pr. Südbahnhof	Ostpreuss. Südb.	
97	G. Küpper	3265	1	Bierfass	leer	60	97	Dortmund	Berg.-Märkische	
98	G. Randohr Aschersleben	—	3	Pack	leere Säcke	94	98	Uerdingen	K.E.-D. linksrhein.	
99	Hamburg K. M.	47	1	—	Viehgitter	—	99	Lingen	K. E. D. r. Köln	
100	H B Magdeburg	6	1	Pack	alte Säcke	31	100	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
101	K (undeutlich)	—	2	Bund	Bandeisen	44,5	101	„	„	
102	Märk. Mühlen-Act.-Ges. Witten	—	1	Ballen	Säcke	30	102	Witten	Berg.-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
103	R J Bremen	155	1	Korb	Eisenwaaren —	37	103	Bremen	K. E.-D. Hannover	bekl.: Elberfeld-Bremen Schuppen-revision.
104	R L Bielefeld	4	1	Kiste	Leinen —	20	104	Hamburg Versand-Exp.	„	Auf dem Zoll-schuppen Station I gefunden.
105	Saarbr.	7268	1	Wagen	Roheisen —	—	105	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.					
106	—	2 35 32	1	—	eis. Wagenbüchse —	1,5	106	Hagen	Berg.-Märkische	
107	—	17	1	Sack	bw. Abfälle —	47	107	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
108	—	86	1	Korb	leer —	2	108	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis. pro Decbr. 1881. Am 2/12. 81 ab Oberneuland ein-gegangen. Unab-geford. Gepäck.
109	—	XXXX	1	—	Spannkette —	—	109	Hildesheim	„	Schuppen-revision pro Decbr. 1881.
					D. Colli mit Figuren sign.					
110	—	I (weiss)	1	Stange	Bandeisen —	45	110	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
111	—	1 (weiss)	1	Bund	5 Stäbe □Eisen —	259	111	Dortmund	Berg.-Märkische	
112	weisser Strich	—	1	Pack	Ofenringe (12 Stück)	2,5	112	Adorf	Sächs. Staatsb.	Am 16/12. 81 im Wagen 8207 K. S. vorgefunden.
113	△	463	1	Korb	Zucker —	15,5	113	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
114	△	21659	1	Sack	Isländ. Moos —	10	114	Dortmund K. M.	„	
115	△ PA	27213/4 12188 35063 16730 3931 12813	7	Kisten	leer —	94	115	Wittenberge	K.E.-D. Magdeburg	beschrieben: Grabow i/M.
					E. Colli ohne Signatur:					
116	—	—	2	—	lange eis. Bergwerks-bohrer	5	116	Friedberg	K. E.-D. Hannover	In einer Sendung Kohlen ab Bruck gefunden.
117	—	—	3	—	eichene Bohlen —	—	117	Essen	Berg.-Märkische	
118	—	—	1	—	neues Brett 4 m lang 0,40m br., 0,015 m st.	—	118	Gerwisch	K.-E.-D. Magdeburg	
119	—	—	1	—	Brett, 2,98 m lang, 0,24 m stark	6	119	Camp	K.E.-D. Frankf.a/M.	
120	—	—	3	—	Bretter à 2 m lang —	10	120	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	10	Stück	Bretter —	—	121	Grebenstein	Berg.-Märkische	
122	—	—	1	Korb	Brot —	25	122	Engers	K. E.-D. r. Köln	
123	—	—	1	—	eis. Buffer —	—	123	Kaldenkirchen	Berg.-Märkische	
124	—	—	1	Stange	□Eisen 2,24 m lang —	11,5	124	Bockau	Sächs. Staatsb.	Am 22/12. 81 im Wagen 8194 K. S. vorgefunden.
125	—	—	2	Stangen	Eisen —	36	125	Düren	K. E.-D. linksrhein.	
126	—	—	1	Stück	Eisen —	8	126	Steele	Berg.-Märkische	Maschinentheil.
127	—	—	2	„	Eisenbleche —	80	127	Witten	„	
128	—	—	1	Fass	leer —	5	128	Münster	K. E.-D. r. Köln	
129	—	—	1	—	Grubenschiene —	23	129	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	bekl.: v. Kupfer-n. Elberfeld v. 15/?
130	—	—	1	—	Hammer —	100	130	Elberfeld	Berg.-Märkische	
131	—	—	1	Pack	Hanf —	2,5	131	Dillenburg	K. E.-D. r. Köln	
132	—	—	1	—	Kindertisch —	6	132	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis. pro Decbr. 1881.
133	—	—	1	—	sogenannter Ameri-kanischer Koffer mit altem schwarzem Pelz überzogen	35	133	Hannover	„	Schuppen-Revis. pro Decbr. 1881. Lagert seit 1. De-cember 1881 un-abgefordert zu Schein No. 704 ab Bremen.
134	—	—	1	Pack	5 neue Körbe —	8	134	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
135	—	—	2	Körbe	leer —	—	135	Cassel	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision pro December 1881.
136	—	—	1	—	lose Krahnkette —	—	136	Rangirbahnhof Rummelsburg	Niederschl. - Märk.	Am 13/11. 81 aus dem Wagen No. 8279 entladen.
137	—	—	3	Kübel	leer —	10	137	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
138	—	—	1	—	gusseis. Küchenausgusssieb	0,2	138	Wilthen	K. Sächs. Staatsb.	
139	—	—	30	Stück	Latten —	—	139	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision pro Dec. 81.
140	—	—	1	—	brauner Lederkoffer —	9	140	„	„	Schuppen-Rev. pro Dec. 81. Lagert seit 13. Dec. 81 zu Gepäckschein No. 87 ab Geestemünde. Ausland.
141	—	—	2 1	— —	Enden Leinen — Freitel —	— —	141	Stendal	K.E.-D. Magdeburg	
142	—	—	1	Collo	Maschinentheile —	2	142	Thorn	Oberschlesische	
143	—	—	1	Kiste	Nähmaschine —	22	143	Gerresheim Rh.	K. E.-D. r. Köln	
144	—	—	1	—	Ofenrohr (Knie) —	2,5	144	Dortmund	Bergisch-Märk.	
145	—	—	1	—	Ofenthürrahmen 260 mm hoch und 350 mm breit	—	145	Fulda	K.E.-D. Frankf. a/M.	
146	—	—	1	Rolle	Papierstreifen —	4,5	146	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
147	—	—	7	Petr.-Fässer	leer —	210	147	Bremerhaven	„	Bei einer Send. von 75 Fässer ab Ratibor.
148	—	—	1	—	eisernes Rohr 2,78 m lang	130	148	Schlebusch Rh.	K. E.-D. r. Köln	
149	—	—	1	Bund	2 Roste —	5	149	Langendreer Rh.	„	
150	—	—	1	Stab	Rundeisen —	8	150	Königshütte	Oberschlesische	
151	—	—	2	Pack	Säcke à 32 kg —	64	151	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	—	Siederohr —	62	152	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. r. Köln	
153	—	—	1	—	46 Stränge 2 Leinen	—	153	Rangirbahnhof Rummelsburg	Niederschl. - Märk.	Am 29/12. 81 aus dem Wagen K. O. 15364 entladen.
154	—	—	2	Rollen	Telegraphendraht —	75¼	154	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
155	—	—	1	—	Vorlegebaum —	—	155	Lingen	K. E.-D. r. Köln	
156	—	—	1	—	roher Weidenkorb —	4	156	Münden	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev. pro Dec. 81. Ist vermuthlich aus einem Satz Körbe gefallen.
157	—	—	1	—	Zinkeimer —	1	157	Bremen	„	Schuppen-Rev. pro Dec. 81.

Dieser Nummer liegt ein Prospect betr. Autographie-Leinen Nr. 724 von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinpreussen, bei. Ausserdem ein Preis-Courant von C. H. Benecke & Co. in Hamburg, betr. Benecke's Baumwoll-Treibriemen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 9. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Februar 1882.

Inhalt: Entwurf eines Gesetzes, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, nebst Motiven und den zugehörigen Denkschriften. (Forts.) — Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung, Vervollständigung etc. des Preuss. Staatseisenbahnnetzes. — Ueber die Abfahrtszeit der Eisenbahnzüge in grossen Städten. — Bahnbau und Bahnprojecte in Bayern. — Aus Bayern. — Aus Sachsen. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Erfahrungen mit der elektrischen Beleuchtung des Schlesischen Bahnhofs in Berlin. — Zum Art. 38 des Berner Entwurfs eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. — Literatur: Grawinkel, Die allgemeinen Fernsprecheinrichtungen der Deutschen Reichs-, Post- und Telegraphenverwaltung. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Betriebsreglement-Nachtrag. 3. Stationsverwaltung. 4. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat,

nebst Motiven und den zugehörigen Denkschriften.

(Fortsetzung.)

2. Die Thüringische Eisenbahn.

An das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen schliesst sich im Osten, an der Grenze der Provinz Hessen-Nassau und des Grossherzogthums Sachsen bei Gerstungen die Thüringische Eisenbahn an und vermittelt mit ihrer Stammbahn Gerstungen-Halle nebst der Zweiglinie Corbetha-Leipzig die Verbindung des von der Bergisch-Märkischen Bahn beherrschten Verkehrsgebiets mit den Thüringischen Staaten, dem südlichen Theil der Provinz Sachsen und dem Königreich Sachsen, sowie weiterhin mit Schlesien und Oesterreich-Ungarn. Im Anschluss in Halle und Leipzig an die Berlin-Anhaltische Bahn wie an das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Unternehmen einerseits und durch die kurze Verbindungsstrecke Gerstungen-Bebra an die Staatsbahnlinie Bebra-Frankfurt a. M. andererseits bildet sie ausserdem ein wichtiges Glied in der grossen Verkehrsroute von Berlin nach Frankfurt a. M. und dem südwestlichen Deutschland.

In allen diesen Verkehrsrichtungen steht die Thüringische Bahn in Concurrenz mit den grossentheils kürzeren Staatsbahnlinien über Nordhausen-Halle bezw. Nordhausen-Berlin, welchem neuerdings die Linie Sangerhausen-Erfurt, an welche sich die im Bau befindliche Staatsbahnlinie Erfurt-Grimmenthal resp. Ritschenhausen schliesst, hinzugetreten ist. Der sehr rege Localverkehr des gewerbreichen Thüringer Landes, der Residenzstädte Eisenach, Gotha, Weimar, Gera, der Preussischen Handelsplätze Halle und Erfurt, der Verkehr Leipzigs mit den Thüringischen Staaten und darüber hinaus, wird vorzugsweise durch die Linien des Thüringischen Eisenbahnunternehmens bedient. Durch die — in der Vorbereitung befindliche — und der Genehmigung der Landesvertretung zu unterbreitende — Fortsetzung der Zweigbahn Gera-Eichicht nach Süden wird der Anschluss an das Bayerische Bahnnetz und eine vielfach kürzere Verbindung der Thüringischen Staaten und der Provinz Sachsen mit Bayern und weiterhin gewonnen. Die Zweigbahn Gotha-Leinefelde verbindet gegen Norden unter Berührung der gewerbreichen Preussischen Städte Langensalza und Mühlhausen die Thüringische Stammbahn mit der Staatsbahnlinie Halle-Cassel.

Die Nothwendigkeit des Erwerbs des Thüringischen Eisenbahnunternehmens für den Staat kann Angesichts der Lage desselben im Herzen des Deutschen Eisenbahnnetzes und der ganz eminenten Bedeutung seiner Linien sowohl für den grossen durchgehenden Verkehr zwischen wichtigen in- und ausländischen Verkehrsgebieten wie für den regeren Verkehr des gewerblichen Thüringer Landes einem begründeten Zweifel nicht begegnen, wenn anders das durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 begründete Werk zu einem gedeihlichen Abschluss gelangen soll. Insbesondere lässt sich in der, auch in militärischer Beziehung überaus wichtigen Verkehrsrichtung zwischen Berlin und dem südwestlichen Deutschland, welche nach der bevorstehenden Eröffnung der Gotthardbahn an Bedeutung noch gewinnen muss, die Durchführung einer einheitlichen Verkehrspolitik und einer öconomischen Betriebsleitung nicht erwarten, so lange neben den in derselben Richtung bestehenden Staatsbahnrouten Privatbahnen von der Bedeutung des Thüringischen Unternehmens concurriren. Wenn auch erst mit dem Erwerb der Berlin-Anhaltischen Bahn das hier verfolgte Ziel im vollen Umfange erreicht werden wird, so wird doch mit der Einverleibung der Thüringischen Bahn der erste und nothwendigste Schritt hierzu gethan, — abgesehen von der hervorragenden Bedeutung, welche dem Unternehmen in anderen Verkehrsrichtungen, insbesondere im Verkehr zwischen Halle, Leipzig, dem Sächsischen Bahnnetz einerseits und den westlichen Provinzen andererseits, selbstständig und ohne Rücksicht auf die Verbindung mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn beiwohnt.

Hierzu treten die besonderen Vortheile, welche der Staatseisenbahnverwaltung aus dem Erwerb der Thüringischen Bahnen durch Vereinfachung des Dienstes auf den Anschlussstationen, namentlich in Halle und Erfurt, und durch Ersparniss an Baukosten für die Bahnlinie Erfurt-Ritschenhausen erwachsen. In dieser Beziehung darf im Allgemeinen auf die beigefügte Denkschrift verwiesen werden, doch sei hier hervorgehoben, dass durch die Mitbenutzung der Strecke Erfurt-Dietendorf-Plaue für die im Bau befindliche Bahn nach Suhl und Ritschenhausen eine Ersparniss an Baukosten in Höhe von etwa 2 000 000 Mark eintreten würde. Auch würde die endliche Erledigung der seit längerer Zeit schwebenden Frage des nothwendigen und dringenden Umbaues des Bahnhofs zu Halle durch den Uebergang des Thüringischen und eventuell des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat wesentlich gefördert werden.

Mit dem Erwerb des Thüringischen Eisenbahnunternehmens durch den Preussischen Staat werden zugleich die bezüglich der Staatsaufsicht und der Organisation der Gesellschaft bestehenden verwickelten und unerquicklichen Verhältnisse ihre Lösung finden. Die Thüringische Bahn berührt neun verschiedene Staaten, von denen acht, nämlich Preussen, Sachsen, Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Meiningen-Hildburghausen, Sachsen-Altenburg, die beiden Schwarzburgischen Fürstenthümer und Reuss jüngere Linie je einen und Sachsen-Coburg-Gotha zwei Staatscommissarien bestellt haben. Sind nun auch nicht alle vorkommenden Fragen der staatlichen Aufsicht diesen sämmtlichen zehn Staatscommissarien zur Entscheidung vorzulegen, so stehen doch den Regierungen von Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Coburg-Gotha vertrags- und statutenmässig überall dieselben Rechte, wie der Preussischen Regierung zu. Die Direction der Gesellschaft wird aus drei Staats- und vier Privatmitgliedern gebildet, von welchen die ersteren je von Preussen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Coburg-Gotha zu ernennen, die letzteren aus den in Erfurt, Weimar und Gotha wohnenden Actionären zu wählen sind. Die Staatsmitglieder sind von ihren Regierungen zugleich zu Staatscommissarien für das Unternehmen bestellt. Die Bestimmung, nach welcher die Wahl der Privat-Directoren nur aus den in den genannten drei Städten wohnenden Actionären zu wählen sind und die aus Gotha und Weimar gewählten Directoren dort wohnen müssen, somit abgehalten werden, ihre ganze Zeit

und Kraft im Interesse der Gesellschaft zu verwenden, steht so sehr im Wiserspruch mit den Anforderungen, welche die heutige Entwickelung des Verkehrs- und Eisenbahnwesens an die Direction eines so complicirten Bahnsystems stellt, dass Seitens der diesseitigen Regierung schon seit Jahren auf eine Aenderung hingewirkt worden ist. Nicht minder hat die Vereinigung der Staatsaufsicht mit dem Amt eines Directionsmitgliedes wiederholt zu lebhaften Beschwerden Anlass gegeben, welche auch im Landtage zur Erörterung gelangt sind und zu dem Beschluss des Abgeordnetenhauses vom 6. März 1875 geführt haben:

> auszusprechen, dass die Verbindung des Amtes eines Eisenbahncommissars mit dem eines Eisenbahndirectors nicht verträglich erscheine.

Die Bemühungen, auch in dieser Beziehung Wandel zu schaffen, sind ebenso, wie in dem erstgedachten Punkt, bisher ohne Erfolg geblieben. In dem Uebergange des ganzen Unternehmens auf den Preussischen Staat finden diese auf die Dauer unhaltbaren Zustände ihre einfachste und glücklichste Lösung. Nach den mit den einzelnen Staaten nach schwierigen Verhandlungen abgeschlossenen Staatsverträgen gehen die Aufsichts- und Verwaltungsrechte der Staaten auf Preussen über, soweit nicht die allgemeine Landespolizei und die in den Staatsverträgen näher bezeichneten Hoheitsrechte in Frage kommen, so das demnächst das Thüringische Eisenbahnunternehmen dem diesseitigen Staatseisenbahnnetz als ein integrirender Theil voll und ganz eingefügt werden kann.

Die mit den betheiligten Staaten, sowie mit den Städten Mühlhausen und Langensalza und dem Kreise Langensalza vereinbarten Abfindungen für ihre financielle Betheiligung an dem Unternehmen einerseits wie für die Ablösung der Garantieverpflichtungen für die Zweigbahnen andererseits sind ebenso, wie die den Actionären der Gesellschaft gewährte Entschädigung, ihrem Betrage nach in der (dem Gesetzentwurf beigefügten) Denkschrift ausführlich erläutert.

Wenn der Erwerb des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens für den Abschluss des Staatseisenbahn-Systems in den westlichen Provinzen und der Uebergang der Thüringischen Eisenbahn an den Staat für die Ergänzung und Befestigung dieses Systems in dem Verkehrsgebiet des mittleren Deutschlands sich als unabweisbar erweisen, so wird mit dem Erwerb der Berlin-Görlitzer und der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn eine empfindliche Lücke des Staatseisenbahnnetzes in den Landestheilen südlich von Berlin ausgefüllt werden. In dem ausgedehnten Gebiet zwischen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und der Berlin-Blankenheimer Linie, in der Lausitz und dem östlichen Theil der Provinz Sachsen ist der Staat zur Zeit noch auf die Verwaltung zweier Privatbahnen, der Halle-Sorau-Gubener und der Berlin-Dresdener Bahn, beschränkt, während die übrigen Eisenbahnen — und unter ihnen wichtige Verbindungslinien zwischen der Landeshauptstadt und den Landesgrenzen — sich noch in den Händen von Privatverwaltungen befinden. Mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, welche — zumal in Verbindung mit dem Oberlausitzer Unternehmen — auch hier zunächst in Frage kommt und deren Bedeutung für den Verkehr in westlicher Richtung schon bei Erörterung der Verhältnisse der Thüringischen Eisenbahn angedeutet ist, sind die Ankaufsverhandlungen zwar eingeleitet, aber noch nicht zum Abschluss gelangt. Daneben sind es die Berlin-Görlitzer und die Cottbus-Grossenhainer Bahn, deren Uebernahme auf den Staat für die Durchführung eines einheitlichen Staatseisenbahnsystems in diesem Theile des Landes unerlässlich ist

3. Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn

verbindet auf dem kürzesten Wege die Landeshauptstadt Berlin mit Görlitz, dem gewerbreichen Hauptort der Preussischen Oberlausitz. Sie schliesst sich südlich von Görlitz bei Seidenberg an das Oesterreichische Eisenbahnnetz und bei Zittau, Görlitz und Camenz unmittelbar an die Sächsischen Staatsbahnen an, mit welchen sie vermittelst der Zweigbahn Lübbenau-Camenz eine dritte Concurrenzroute zwischen Berlin und Dresden bildet. Mit den Linien Berlin-Dresden-Seidenberg (Reichenberg) und Berlin-Lübbenau-Camenz ist sie an dem grossen internationalen Verkehr zwischen Berlin und den Norddeutschen Seehäfen einerseits und den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen andererseits mit der Strecke Berlin-Cottbus in Verbindung mit der unter Staatsverwaltung stehenden Linie Cottbus-Sorau-Breslau an dem Verkehr zwischen Berlin und der Provinz Schlesien, sowie darüber hinaus betheiligt. Fast in allen wichtigen Verkehrsrelationen mit Staatsbahnlinien in Concurrenz, sind die Sonderinteressen der Gesellschaft einer rationellen und einheitlichen Verkehrsleitung in diesem Theile des Eisenbahnnetzes in hohem Grade hinderlich. Wie sich demnächst — besonders wenn auch das Berlin-Anhaltische Eisenbahnunternehmen in Staatsbesitz übergeht — die derzeitige Zersplitterung des durchgehenden Verkehrs zwischen Berlin und Dresden wesentlich einschränken muss, so wird auch im Verkehr zwischen Schlesien und Berlin eine ungleich rationellere, einheitlichere und billigere Betriebsführung möglich werden, wenn unter Vermeidung unwirthschaftlicher Umwege und unnöthiger Verkehrstheilung die Transporte einheitlich je der zweckmässigsten Route zugewiesen werden können, zugleich aber für schwierigere Verkehrsperioden die gegenseitige Unterstützung der bisher mit einander streitenden Linien gesichert wird.

Kann schon mit Rücksicht auf die unmittelbare Verbindung der Hauptstadt des Landes mit den Landesgrenzen und dem ausserdeutschen Eisenbahnnetz aus politischen und militärischen Gründen auf die Einfügung der Berlin-Görlitzer Bahn in das Staatseisenbahnnetz nicht verzichtet werden, so wird dieselbe auch in betriebsöconomischer Beziehung von wesentlichem Vortheile für die Staatseisenbahnverwaltung sein.

Aehnliche Gründe sprechen für den Erwerb

4. der Cottbus-Grossenhainer Bahn.

Dieselbe vermittelt — die Niederlausitz von Süden nach Norden auf kürzestem Wege durchschneidend — die Verbindung zwischen dem Königreich Sachsen und dem Gebiet der unteren Oder. Auf ihrer ganzen Linie von Grossenhain über Cottbus bis Frankfurt a. O. im Wesentlichen unabhängig von dem Einfluss der Staatsbahnen, gewinnt sie an dem letzteren gewerbreichen, für den Eisenbahn- wie für den Flussverkehr wichtigen Platze, eine selbstständige Verbindung mit der Märkisch-Posener Bahn und durch die letztere mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn.

Zugleich bildet die Bahn die natürliche Fortsetzung der in Frankfurt a. O. von Norden her zusammentreffenden Staatsbahnlinien in der Richtung auf die Niederlausitz und das Königreich Sachsen, in dieser Weise einen grossen Theil der landwirthschaftlichen Bezirke der östlichen Provinzen mit dem volkreichen Industriegebiet Sachsens und der Lausitz auf kürzestem Wege verbindend.

Abgesehen von ihrer localen Bedeutung für die Verkehrsvermittelung der gewerbreichen Orte Frankfurt a. O., Cottbus und Grossenhain, nimmt hiernach die Bahn namentlich als Transitbahn zwischen wichtigen Verkehrsgebieten eine bedeutsame und einflussreiche Stellung ein, welche nach den für die Staatseisenbahnpolitik massgebenden Gesichtspunkten die Aufnahme der Bahn in das Staatseisenbahnnetz zweifellos geboten erscheinen lässt.

5. Die Märkisch-Posener Bahn

stellt sich im Wesentlichen als ein Zwischenglied, als eine nothwendige Ergänzung des östlichen Staatseisenbahnnetzes dar. An den Endpunkten, in Posen, Frankfurt a. O. und Guben mit Staatsbahnen und vom Staat verwalteten Privatbahnrouten zusammentreffend, verbindet sie auf dem kürzesten Wege die als Hauptwaffenplatz und als Handelsplatz gleich wichtige Provinzialhauptstadt Posen über Frankfurt a. O. mit Berlin und über Guben mit der Lausitz und der Provinz Sachsen. Wenn auch in beiden Richtungen von gleich leistungsfähigen Concurrenzlinien des Staats und der unter Staatsverwaltung stehenden Oberschlesischen Eisenbahn begleitet und für den Transitverkehr von Osten her von der letztgenannten Bahn wesentlich abhängig, erscheint sie doch vermöge ihrer Lage zur Theilnahme an dem grossen Ausfuhr- und Durchfuhrverkehr der Provinz Posen durchaus berufen und hat sich die Betheiligung an jenem Verkehr in gewissem Umfange auch zu sichern gewusst. Nach der Uebernahme der Bahn durch den Staat wird an die Stelle dieses kostspieligen Concurrenzbetriebes eine einheitlichere und zweckmässigere Verkehrsleitung treten und dadurch namentlich im Verkehr zwischen Posen und Berlin eine ungleich günstigere Ausnutzung der Bahn als bisher ermöglicht werden.

Die besonderen administrativen und finanziellen Vortheile, welche sich auch bei den zuletzt genannten drei Bahnen durch die Vereinfachung des Dienstes und des Betriebes, besonders auf den Anschluss- und Uebergangsstationen erzielen lassen, sind in den (dem Gesetzentwurf anliegenden) Denkschriften näher dargelegt.

Ebenso ist in den letzteren die Angemessenheit der den Gesellschaften auf Grund sorgfältiger Berechnungen offerirten und von denselben angenommenen Entschädigungen ausführlich begründet.

Eine wesentlich andere Bedeutung hat der Erwerb

6. der Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die in ihrem westlichen Endpunkte Neunkirchen an die Saarbrücker Staatsbahn, in ihrem östlichen Endpunkte Bingerbrück an die linksrheinische Linie des für Staatsrechnung verwalteten Rheinischen Eisenbahnunternehmens anschliessende Rhein-Nahe-Eisenbahn hat — neben ihrem nicht zu unterschätzenden Werthe für die allgemeinen und localen Verkehrsinteressen — eine wesentlich militärische Bedeutung, welche bereits beim Bau der Bahn den Staat zu einer wirksamen Betheiligung an der Aufbringung der erforderlichen Baumittel bestimmt und inzwischen durch die ausserordentliche Inanspruchnahme der Bahn in den Kriegsjahren 1870 und 1871 auch ihre volle praktische Bethätigung gefunden hat.

Die aus Gründen der Landeswohlfahrt sich ergebende Nothwendigkeit, die z. Z. in der Hauptsache noch eingeleisige Rhein-Nahe-Bahn — ebenso wie die Mosel- und Saarbahn — in ihrer ganzen Ausdehnung mit einem zweiten Geleise zu versehen, hat, nachdem bei den gegenwärtigen Besitzverhältnissen der Bahn ein weiterer Ausbau derselben weder für Rechnung der Bahneigenthümerin — der Rhein-Nahe-Eisenbahngesellschaft — noch auch für Rechnung des Staates zu erreichen gewesen ist, die Staatsregierung bereits im Vorjahre dazu geführt, dem Landtage einen den Ankauf der Rhein-Nahe-Eisenbahn und den Ausbau des zweiten Geleises bezielenden Gesetzentwurf zu unterbreiten.

Die damalige Gesetzesvorlage ist zu einer definitiven Beschlussfassung des Landtages in der vorjährigen Session nicht mehr gelangt; indess haben die für die Einbringung der Vorlage bestimmend gewesenen Erwägungen innerhalb des Hauses der Abgeordneten — sowohl im Plenum, wie insbesondere in der von letzterem mit der Vorberathung der Vorlage betrauten Commission — bereits die eingehendste Erörterung gefunden. Dieselbe hat — neben der Angemessenheit des von der Staatsregierung derzeit in Vorschlag gebrachten Ankaufspreises insbesondere auch die Vorfrage zum Gegenstande gehabt, ob und inwieweit es zu der Erreichung des von der Staatsregierung erstrebten Ausbaues der Bahn zu voller militärischer Leistungsfähigkeit eines Ankaufes der Bahn überhaupt bedürfe. An der Hand der für die Beurtheilung dieser Frage in Betracht kommenden gesetzlichen, staatsvertraglichen und statutarischen Bestimmungen sind bereits damals diejenigen rechtlichen und Billigkeitserwägungen, welche für die Erreichung des in Rede stehenden Zweckes die Anwendung eines gesetzlichen oder administrativen Zwanges gegen die dem Ausbau der Bahn widerstrebende Gesellschaft nicht angezeigt erscheinen lassen, ausführlich dargelegt worden. Die Motive der bezüglichen Gesetzesvorlage, auf welche hier Bezug genommen werden darf, ergeben hierüber das Nähere.

Auch gegenwärtig glaubt die Staatsregierung an den Bedenken festhalten zu müssen, welche der Anwendung gesetzlicher Zwangsmittel, um die Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft zur Duldung der für Staatsrechnung vorzunehmenden Anlage des zweiten Geleises zu nöthigen, entgegenstehen würden. Abgesehen von den Bedenken rechtlicher Natur und von etwaigen Billigkeitsrücksichten gegenüber einer seit ihrer Gründung in andauernd ungünstigster Finanzlage befindlichen Gesellschaft würde jedes der seiner Zeit vorgeschlagenen und zur Erörterung gekommenen Zwangsmittel sich lediglich aus dem finanziellen Gesichtspunkt unbedingt widerrathen.

Mag man nun eine Zwangsenteignung nach Massgabe der einschlägigen Enteignungsgesetze (Preussisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874, Oldenburgisches Expropriationsgesetz vom 28. Mai 1867) oder ein auf die Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 gestütztes administratives Zwangsverfahren oder endlich eine landesgesetzliche Regelung der den Eisenbahngesellschaften im Landesvertheidigungsinteresse aufzuerlegenden Verpflichtungen zur Erweiterung und Vervollständigung ihrer Anlage im Auge haben, — in jedem Falle würden dem Staate gegenüber der Gesellschaft in ihrer Tragweite von vorn herein schwer übersehbare Entschädigungsverbindlichkeiten erwachsen und damit neben dem Kostenaufwande für die Anlage des zweiten Geleises weitere finanzielle Opfer auferlegt werden, welche mit dem dadurch zu erreichendem Zwecke — Verwendung erheblicher Staatsmittel auf ein trotzdem in fremdem Eigenthum verbleibendes Unternehmen — nicht in angemessenem Verhältnisse stehen würden.

Wenn hiernach der vorgängige Erwerb des Eigenthums der Rhein-Nahe-Bahn für den Staat und der alsdann erst staatsseitig vorzunehmende weitere Ausbau derselben auch zur Zeit noch als der weitaus sachgemässeste und in den staatlichen und allgemeinen Landesinteressen am meisten entsprechendste Weg zur Erreichung des in Rede stehenden Zwecks angesehen werden muss, so hat anderseits im Hinblick auf den vielfachen Widerspruch, welchen bei den vorjährigen Verhandlungen der damals in Aussicht genommene Kaufpreis (24 pCt. des Actiencapitals) im Hause der Abgeordneten gefunden hat, die Staatsregierung es nicht unterlassen, auf die Herbeiführung einer thunlichen Preisreducirung ihrerseits hinzuwirken. Die dieserhalb mit der Gesellschaft erneut angeknüpften Verhandlungen haben neuerdings zu einer Verständigung geführt, nach welcher die Gesellschaft in einem, im Uebrigen den früheren Vereinbarungen conform gehaltenen Vertrage dem Staate ihren gesammten Actienbesitz, bezw. das Eigenthum der Bahn nebst dem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör gegen Gewährung einer Abfindung abzutreten sich verpflichtet, welche in ihrem finanziellen Effecte einen Kaufpreis in Höhe von circa 19 pCt. des im Umlauf befindlichen Actiencapitals ergiebt.

Auf der Grundlage dieser Preisvereinbarung, über welche der als Anlage des Gesetzentwurfs zum Abdruck gelangte Vertrag vom 6./16. Januar d. J. das Nähere ergiebt, glaubt die Staatsregierung den käuflichen Erwerb der Bahn für den Staat erneut in Vorschlag bringen zu sollen.

Erwägt man, dass es hierbei um den Erwerb eines Bahnunternehmens sich handelt, welches nach seiner Lage und Bedeutung bei der weiteren Durchführung der Staatseisenbahnpolitik über Kurz oder Lang für den Staat doch würde erworben werden müssen, so wird jede andere Lösung, welche dem Staate die Nothwendigkeit eines beträchtlichen Kostenaufwandes für eine fremde Bahn nebst der Gefahr weitgehender Entschädigungsansprüche Seitens der Eigenthümerin auferlegen würde, unbedenklich verworfen werden müssen. Es wird vielmehr die vorliegende Ankaufsvereinbarung als eine auch dem finanziellen Interesse des Staates entsprechende um so mehr angesehen werden müssen, als die daraus sich ergebende Capitalaufwendung in den dem Staate aus dem Erwerbe der Bahn gleichzeitig erwachsenden finanziellen Vortheilen ihre volle Ausgleichung findet.

Die desfallsigen näheren Darlegungen sind in der die Gesammtverhältnisse des Rhein-Nahe-Eisenbahnunternehmens ausführlich erörternder Denkschrift enthalten.

Mit der Uebernahme der unter No. 1 bis 6 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen wird das Staatseisenbahnnetz einen Zuwachs von 2 704,54 km erhalten; und zwar beträgt die Länge

1. der Bergisch-Märkischen Bahn	. . . . . .	1 384,93 km
2. der Thüringischen Eisenbahn	. . . . . .	503,90 „
3. der Berlin-Görlitzer Bahn	. . . .	318,58 „
4. der Cottbus-Grossenhainer Bahn	. . . . .	154,50 „
5. der Märkisch-Posener Bahn	. . . .	272,03 „
6. der Rhein-Nahe-Bahn	. . . .	120,60 „
	zusammen	2 704,54 km.

Die dem Gesetzentwurfe sub Anlage 1, 2a und 3 bis 6 beigefügten, mit den Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Verträge,*) welche von den betreffenden Generalversammlungen der Actionäre in statutmässiger Weise genehmigt sind, stehen bezüglich ihrer Fassung, soweit nicht die speciellen Verhältnisse der einzelnen Unternehmungen Abweichungen nothwendig erscheinen liessen, und abgesehen von einigen unwichtigen, lediglich redactionellen Aenderungen, mit den bisher abgeschlossenen Verstaatlichungsverträgen in thunlichster Uebereinstimmung. Letztere musste sich schon deshalb empfehlen, weil sich bei der practischen Durchführung der früheren Verträge innerhalb eines fast zweijährigen Zeitraumes Schwierigkeiten oder Bedenken irgend erheblicher Art nicht ergeben, vielmehr die allgemeine juristische Construction, wie auch die einzelnen Bestimmungen als zweckentsprechend bewährt haben. Demgemäss ist auch bei den vorliegenden Verträgen daran festgehalten, dass der Staat nicht sofort das Eigenthum des betreffenden Unternehmens an sich bringt, sondern zunächst nur Verwaltung und Betrieb dauernd übernimmt. Beides war dem Staate rücksichtlich des Bergisch-Märkischen, sowie des Rhein-Nahe-Bahnunternehmens bereits durch anderweite Verträge eingeräumt, so dass in die mit diesen Gesellschaften abgeschlossenen Verträge eine solche Bestimmung nicht mehr aufgenommen zu werden brauche.

Neben der Betriebsüberlassung ist dem Staate das Recht eingeräumt, nach Ablauf einer bestimmten, nach der Lage des einzelnen Falles bemessenen Frist gegen Uebernahme der Schulden der Gesellschaft, sowie gegen Zahlung eines im Voraus bestimmten Preises das Unternehmen kaufweise zu erwerben. Zur Erleichterung dieses Ankaufes, sowie der damit verbundenen Liquidation des Unternehmens hat der Staat die Verpflichtung übernommen, den Actionären die Abtretung ihres Actienbesitzes an den Staat gegen ein dem Werthe der Actien entsprechendes Aequivalent anzubieten. Letzteres ist in allen Verträgen und für alle Actienkategorien derart bemessen, dass es den Actionären grössere Vortheile bietet, als die Betheiligung an dem formellen Liquidationsverfahren, so dass unzweifelhaft die überwiegende Mehrzahl der Actionäre dem freihändigen Umtausche den Vorzug geben wird. Hiernach wird nicht der vertragsmässige Kaufpreis, sondern der Gesammtwerth der den einzelnen Actionären zu bewilligenden Abfindungen als dasjenige Aequivalent anzusehen sein, welches der Staat für den Erwerb der in Frage stehenden Eisenbahnunternehmungen thatsächlich zu gewähren hat. Diese Abfindungen waren selbstverständlich für jede einzelne Actienart je nach dem inneren Werthe des Unternehmens resp. nach den den Actien statutmässig zustehenden Rechten verschieden zu normiren. Die Höhe dieser einzelnen Abfindungen, sowie die Angemessenheit derselben ist für jedes Unternehmen in den anliegenden Denkschriften besonders motivirt.

Unter den sonstigen Bestimmungen der Verträge sind noch folgende allgemeine Gesichtspunkte hervorzuheben:

1. Bei der Bergisch-Märkischen, der Cottbus-Grossenhainer und der Thüringischen Eisenbahn übernimmt der Staat den Betrieb sofort auf seine Rechnung, wofür er als Gegenleistung den Actionären eine dem Werthe ihrer Actien entsprechende Rente zu zahlen hat. Diese Form, welche, abgesehen von der Hannover-Altenbekener, bei sämmtlichen bisher verstaatlichten Bahnen zur Anwendung gebracht ist, empfahl sich auch vorliegend um deswillen, um die Actionäre alsbald nach der Perfection der Verträge in den Besitz eines festen, staatlich garan-

*) Wir haben diese Verträge bereits entweder vollständig oder im Auszug mitgetheilt, so Berg.-Märk. in No. 8/1882. Berlin-Görlitz 81, S. 1157; Cottbus-Grossenhain 82, 1167; Märk. Posen 67, 945 im Jahrg. 1881. Rhein-Naheb. No. 7, S. 104, Jahrg. 1882.

tirten Rentenpapieres zu setzen, ohne dass es des sofortigen Umtausches der Actien in Staatsschuldverschreibungen bedurft hätte.

Bei der Thüringischen Bahn ist bezüglich der Zweigbahn Gera-Eichicht zwar im § 2 Alinea 3 des Vertrages vom 29. October v. Js. bestimmt, dass der Betrieb dieser Bahn zunächst noch für Rechnung der betreffenden Actionäre (Littr. C.) geführt werden soll; diese Bestimmung ist jedoch nur aus dem Grunde aufgenommen, weil zur Zeit des Vertrags-Abschlusses noch nicht feststand, ob sämmtliche Staaten, welche bei der für das Anlage-Capital der genannten Bahn übernommenen Zinsgarantie betheiligt waren, mit dem Uebergange dieser Zinsgarantie auf den Preussischen Staat gegen eine entsprechende Entschädigung einverstanden sein würden, und für den Fall, dass derartige Vereinbarungen nicht zu Stande kommen würden, die Auffassung möglich gewesen wäre, dass die Zinsgarantie der Territorialregierungen erlöschen werde, sobald der Betrieb der Gera-Eichichter Bahn von Preussen für eigene Rechnung gegen die Gewährung einer dem garantirten Zinsfusse entsprechenden Rente an die Actionäre übernommen sein würde. Nachdem inzwischen mit sämmtlichen Staaten eine entsprechende Verständigung erzielt ist (vergl. die dem Gesetzentwurfe sub 2 b und d bis f beigefügten Verträge), wird es dieses Uebergangsstadiums bezüglich der Gera-Eichichter Bahn nicht mehr bedürfen, vielmehr liegt es in der Absicht, auch den Betrieb dieser Bahn nach Massgabe des § 8 des Vertrages vom 29. October v. Js. alsbald für Rechnung des Staates zu übernehmen.

2. Der Zeitpunkt, mit welchem der Staat das finanzielle Risiko des Betriebes der sub 1 benannten Unternehmungen, — der Bergisch-Märkischen, der Cottbus-Grossenhainer und der Thüringischen Bahn — übernimmt, ist gleichwie bei den bisher verstaatlichten Bahnen, übereinstimmend auf denjenigen Termin festgesetzt, für welchen eine Feststellung der Dividende Seitens der Actien-Gesellschaft noch nicht stattgefunden hat, vorliegend also auf den 1. Januar 1881. Für diese Bestimmung war wie früher die Erwägung massgebend, dass einerseits eine weitere Auseinandersetzung mit den Gesellschaften hinsichtlich der Erträgnisse der Unternehmungen ausgeschlossen und andererseits die Unzuträglichkeit vermieden wird, welche für die nach Perfection des Vertrages die Verwaltung übernehmende Königliche Behörde bezüglich der Feststellung der Dividende und der Rechnungslage entstanden sein würde, wenn für das Jahr 1881 noch die Verwaltung für Rechnung der Gesellschaft geführt wäre.

Die Höhe der den Actionären für das Jahr 1881 zu gewährenden Rente ist nach den muthmasslichen Betriebsergebnissen festgestellt, und zwar bei der Cottbus-Grossenhainer Bahn auf den auch in Zukunft zu zahlenden, bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf einen niedrigeren ($4^4/_5$ zu 5 pCt.), und bei der Thüringischen Bahn auf einen höheren ($9^1/_2$ zu $8^1/_2$ pCt.) Betrag.

3. Die mit der Berlin-Görlitzer und Märkisch-Posener Gesellschaft abgeschlossenen Verträge sind dem Vertrage vom 8. Juli 1879, betreffend den Uebergang des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat (Gesetzsamml. S. 658) nachgebildet. Hiernach ist von dem Zwischenstadium einer Betriebsführung für Rechnung des Staates Abstand genommen, vielmehr ist bei Uebernahme des Betriebes für Rechnung der Gesellschaft dem Staate lediglich die Verpflichtung auferlegt, den Actionären den Umtausch ihrer Actien gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten. Daneben ist dem Staate das Recht eingeräumt, die beiden Unternehmungen vom 1. Januar 1883 ab gegen Zahlung eines festen Kaufpreises zu erwerben und die Liquidation der Gesellschaften herbeizuführen.

Die Veranlassung zu dieser abweichenden Vertragsform beruht auch hier in dem Umstande, dass es nicht wohl thunlich gewesen wäre, Rentenpapiere, welche mit $1^1/_2$ resp. $1^3/_5$ pCt. verzinslich gewesen wären, zu schaffen. Es kommt überdies ebenso, wie seiner Zeit bei dem inzwischen zur Liquidation gebrachten Hannover-Altenbekener Unternehmen in Betracht, dass aus früheren Betriebsjahren noch Dividendenscheine von Stamm-Prioritäts-Actien vorhanden sind, welche nicht oder doch nicht zu voll mit dem prioritätischen Betrage von 5 pCt. zur Einlösung gekommen sind, — dass jedoch den Inhabern von Stammactien statutmässig erst dann eine Rente aus dem Unternehmen zufliessen kann, wenn die rückständigen Prioritätsdividendenscheine vollständig zur Einlösung gekommen sind.

Diese bis ult. 1880 rückständigen Scheine vertheilen sich bei der Berlin-Görlitzer wie bei der Märkisch-Posener Bahn auf 6 Jahre und belaufen sich die rückständigen Beträge (im Einzelnen vergl. die besonderen Denkschriften):

bei Berlin-Görlitz auf	3 025 000 *M.*
und bei Märkisch-Posen auf	3 190 000 „
zusammen	6 215 000 *M.*

Zur Einlösung der rückständigen Dividendenscheine liegt auch hier keinerlei Veranlassung vor. Dem Börsengebrauche gemäss werden dieselben bei Uebertragung der Actien detachirt und sind nicht mitzuliefern. Insoweit sie bei dem Umtausch der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen in den Händen der Actieninhaber verbleiben, sind die Besitzer durch den Umtausch selbst abgefunden. Insoweit sie in die Hände anderer Besitzer übergegangen sind, haben die letzteren mit dem Erwerb derselben ein nach der Höhe des Ankaufpreises mehr oder weniger gewagtes Geschäft gemacht, welches insoweit zu ihrem Nachtheil ausfallen wird, als sie bei dem Ankaufe der Möglichkeit einer in statutenmässiger Form eintretenden Auflösung der Gesellschaft nicht genügend Rechnung getragen haben. Um die Rechte der Inhaber dieser Scheine, welche den Inhabern der Stammactien im Dividendenbezuge vorgehen, nicht zu verletzen, gleichwohl aber den Besitzern der Stammactien für die Abtretung ihres Besitzes den entsprechenden Gegenwerth gewähren zu können, war die zur Anwendung gebrachte Vertragsform gegeben. Den Inhabern der rückständigen Scheine, welche lediglich einen durch den Fortbestand der Gesellschaft bedingten Anspruch auf den Reinertrag späterer Betriebsjahre haben, steht weder gegen die Betriebsüberlassung an den Staat für Rechnung der Gesellschaft, noch gegen den freihändigen Umtausch der Actien, durch welchen der Staat zu dem entsprechenden Betrage Actionär der Gesellschaft wird, noch auch gegen den Verkauf des Unternehmens resp. gegen die Liquidation der Actiengesellschaft ein Einspruchsrecht zu.

Von dem Rechte des Eigenthumserwerbes der beiden Unternehmungen wird die Staatsregierung voraussichtlich zum 1. Januar 1883 Gebrauch machen. Bis zu diesem Zeitpunkte hat der Staat ein finanzielles Interesse an der Märkisch-Posener Eisenbahn nicht, da bei dem Umtausche der Actien in Staatsschuldverschreibungen die Dividendenscheine pro 1882 noch in den Händen der Actionäre zurückbleiben und demgemäss auch die Staatsschuldverschreibungen erst vom 1. Januar 1883 ab verzinst werden. Dagegen sind bei dem Umtausche der Berlin-Görlitzer Actien die Dividendenscheine pro 1882 mit einzuliefern, wogegen die an Stelle der Prioritätsactien auszugebenden Staatsschuldverschreibungen vom 1. Januar 1882, und die an Stelle der Stammactien auszugebenden Consols vom 1. Juli 1882 ab zu verzinsen sind. Die Deckung für diejenigen Zinsen, welche der Staat hiernach pro 1882 zu verausgaben hat, wird in der auf die Actien zu zahlenden Dividende zu suchen sein.

4. Die juristische Construction des mit der Rhein-Nahebahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages ist dem im vorigen Jahre vorgelegten Vertrage völlig gleich. Demgemäss übernimmt der Staat, welcher zunächst nach wie vor den Betrieb formell für Rechnung der Actionäre zu führen hat, lediglich die Verpflichtung, den Actionären den Umtausch ihrer Actien gegen eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen umzutauschen. Daneben ist dem Staate das Recht eingeräumt, nach Jahresfrist das Eigenthum an dem Gesellschaftsvermögen gegen einen bestimmt fixirten Kaufpreis zu erwerben und die Liquidation der Gesellschaft herbeizuführen.

5. Bei der Regelung der Verhältnisse der Gesellschaftsbeamten beabsichtigt die Staatsregierung unter thunlichster Schonung berechtigter Interessen in derselben wohlwollenden Weise vorzugehen, wie bei den bisher auf den Staat übergegangene Privateisenbahnunternehmungen.

Ausser dem mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft selbst abgeschlossenen Vertrage vom 29. October v. J. sind dem Gesetzentwurfe sub 2b bis k noch neun anderweite Verträge beigefügt, welche gleichfalls das genannte Eisenbahnunternehmen betreffen. Ueber diese Verträge ist Folgendes zu bemerken:

Von den Linien des Thüringischen Eisenbahnunternehmens liegen wenig mehr als $^2/_5$, nämlich nur 206,5 km im Königreich Preussen, während 297,4 km sich auf die Gebiete von acht anderen Deutschen Staaten erstrecken. Da ferner die überwiegende Mehrzahl der letzteren in mehr oder minder erheblichem Masse auch finanziell an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen, insbesondere durch grösseren Actienbesitz (zwei Staaten), durch Uebernahme von Zinsgarantien (fünf Staaten), durch ein Anrecht auf die Eisenbahnabgabe (sechs Staaten) sowie durch Gewährung von Darlehen (zwei Staaten) interessirt ist, so musste, um die völlig freie Dispositionsbefugniss über die Thüringischen Bahnen zu erlangen, von vorn herein in Aussicht genommen werden, nicht nur über die künftige vom Staate zu leitende Betriebsführung resp. über die Begrenzung der Hoheitsrechte entsprechende Vereinbarungen mit den Territorialregierungen zu treffen, sondern auch letztere in finanzieller Beziehung vollständig interesselos zu stellen. Insbesondere war eine Verständigung über die den Staaten obliegende Zinsgarantiepflicht bei gleichzeitiger Abtretung ihrer Activrechte schon deshalb unvermeidlich, weil andernfalls dem Staate nach Uebernahme des Betriebes der Bahn die Möglichkeit verschlossen gewesen wäre, zu dem Eigenthumserwerbe, welcher den Wegfall der Garantien zur Folge gehabt haben würde, überzugehen. Eine derartige Verständigung war auch aus dem Grunde erforderlich, weil die meistbetheiligten Regierungen des Grossherzogthums Sachsen und des Herzogthums Sachsen-Coburg und Gotha schon nach den Statuten der Thüringischen Eisenbahngesellschaft die Liquidation der letzteren bezw. den Verkauf der Bahn zu genehmigen und diese Regierungen sich schon bei früheren Verhandlungen dahin erklärt hatten, dass sie die Ertheilung einer derartigen Genehmigung jedenfalls davon abhängig

machen müssten, dass gleichzeitig auch ihr gesammtes finanzielles Risico an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen von Preussen übernommen werde.

Durch die dem Gesetzentwurf sub 2 b bis g beigegebenen Verträge soll die gesammte finanzielle Betheiligung
1. des Grossherzogthums Sachsen,
2. des Herzogthums Sachsen-Coburg und Gotha,
3. des Herzogthums Sachsen-Meiningen,
4. des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt,
5. des Fürstenthums Reuss j. L.
6. des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen

auf den Preussischen Staat übertragen werden. Die in diesen Verträgen stipulirten Entschädigungen sind als Pauschalsummen aufzufassen, dergestalt, dass sie das Aequivalent nicht nur für die Constituirung der in denselben besonders bezeichneten Rechtsverhältnisse, sondern insbesondere auch für die gleichzeitige Aufgabe einer Reihe an sich nicht schätzbarer Hoheitsrechte bilden, welche von den Territorialregierungen in Folge der Verstaatlichung der Thüringischen Bahn aufgegeben werden mussten. Die über diese Hoheitsrechte abgeschlossenen sechs Staatsverträge sind der anliegenden finanziellen Denkschrift sub Anlage D—J beigefügt; in letzterer sind auch im Einzelnen die hauptsächlich in Betracht kommenden Rechte, welche, obwohl aus der Landeshoheit originirend, doch eine finanzielle Bedeutung haben, namhaft gemacht; es sind folgende:
1. Verzicht auf einen entsprechenden Antheil an dem Reserve- und Erneuerungsfonds der Bahn bei Auflösung der Gesellschaft,
2. Verzicht auf das Verwaltungsrecht der Bahn, insbesondere Benennung eines Directionsmitgliedes sowie
3. der Verzicht auf die Feststellung der Tarife und Fahrpläne,
4. Verzicht auf das Ankaufsrecht,
5. Verzicht auf das Besteuerungsrecht der Bahn sowie
6. der ausserhalb Preussens stationirten Beamten.

Neben den genannten auswärtigen Staaten sind mehrere Preussische Communalverbände nicht unerheblich an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen finanziell interessirt. Die Städte Mühlhausen und Langensalza sowie der Kreis Langensalza haben seiner Zeit beim Bau der Gotha-Leinefelder Bahn grosse pecuniäre Opfer dadurch gebracht, dass sie neben grösseren Zahlungen à fonds perdu auch das gesammte ungarantirte Actiencapital des genannten Zweigunternehmens zum Nominalbetrage von 2 115 000 *M.* übernommen haben, welches bisher nur eine mässige Dividende (pro 1880 noch nicht zwei Procent) abgeworfen hat. Es erschien daher angemessen, mit den genannten Communen eine gütliche Verständigung wegen der Abtretung ihres Actienbesitzes zu gewinnen, und zwar um so mehr, als es nicht in der Absicht der Königlichen Regierung liegen konnte, ihre eigenen Communalverbände weniger günstig zu behandeln, als die Herzoglich Gothaische Regierung, welche wegen der von ihr übernommenen Gotha-Leinefelder Zinsgarantie abzufinden war. Durch die dem Gesetzentwurf sub 2 h—k beigefügten Verträge sollen diese ungarantirten Actien gegen eine entsprechende Entschädigung vom Staate freihändig erworben werden, so dass rücksichtlich der Gotha-Leinefelder Bahn nur noch die garantirten Actien nach den Bestimmungen des mit der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages abzufinden sein werden.

Mit der Uebernahme des Betriebes für Rechnung des Staates (Bergisch-Märkische, Thüringer und Cottbus-Grossenhainer Bahn), bezw. mit dem Eigenthumserwerbe (Berlin-Görlitzer und Märkisch-Posener Bahn) fallen dem Staate alle zum Vermögen der Gesellschaften gehörenden Fonds, namentlich die Reserve- und Erneuerungsfonds zur freien Verfügung anheim. Auf diese Fonds sollen nach den abgeschlossenen Verträgen die Abfindungen der Gesellschaftsvorstände verrechnet werden. Ausserdem empfiehlt es sich zur thunlichsten Vereinfachung der Verrechnung, die verhältnissmässig nicht erheblichen baaren Zuzahlungen, welche an die Actionäre der Thüringischen, der Märkisch-Posener und der Rhein-Nahebahn zu leisten sind, ferner die dem Grossherzogthum Sachsen und dem Herzogthum Gotha zurückzuzahlenden Darlehne, sowie endlich die geringen Baarzahlungen an die Städte Mühlhausen und Langensalza und den Kreis Langensalza zum Gesammtbetrage von 3 127 807 *M.* 50 ₰ aus jenen Fonds zu entnehmen. Ueber den alsdann verbleibenden Rest wird im Wege der Gesetzgebung zu verfügen sein; demgemäss ist in dem Gesetzentwurfe, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, über die Verwendung dieser Fonds Bestimmung getroffen.

Die Höhe der genannten Fonds nach dem Rechnungsabschlusse pro 1880 ist nach Abzug der an die Gesellschaftsvorstände zu zahlenden Entschädigungen auf den Gesammtbetrag von 27 513 476 *M.* nachgewiesen. Dieser Bestand verändert sich jedoch noch durch diejenigen Buchungen, welche bis zur definitiven Schliessung der Fonds vorzunehmen sein werden.

Unerledigte Concessionen zum Bau neuer Bahnen sind nur bezüglich der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft vorhanden, welche noch zur Ausführung folgender Linien verpflichtet ist:
1. Menden-Hemer,
2. Haufe-Altenvörde,
3. Troisdorf-Ründeroth (Aggerthalbahn),
4. Creuzthal-Hilchenbach,
5. Remscheid-Feld,
6. Homberg-Mörs,
7. Stolberger Thalbahn,
8. M. Gladbach-Köln,
9. Bommern-Witten,
10. Deutz-Obercassel,
11. Ruhrort-Osterfeld,
12. Schalke-Zeche Hannover,
13. Karlshafen-Beverungen,
14. Hamm-Osnabrück.

Ausserdem schweben die Verhandlungen zur Zeit über die Ertheilung der Concession von
15. Hemer-Iserlohn,

Die sub 1—6 genannten Linien sind theils im Bau begriffen, theils zum Bau vorbereitet, auch würde die sub 15 genannte Bahn nach der Concessionsertheilung alsbald in Angriff genommen werden, während die sub 7—14 genannten Linien noch nicht in nähere Bearbeitung genommen, zum Theil auch ganz zurückgestellt sind.

Mit dem Erwerbe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn würde die dem Staate gegenüber bestehende Verpflichtung der Gesellschaft zur Ausführung der ertheilten Concessionen auf den Staat übergehen, soweit nicht das Bedürfniss der durch dieselben herzustellenden Verbindungen in Folge der Vereinigung der neu zu erwerbenden Bahnen mit den übrigen Staats- resp. vom Staate verwalteten Bahnen oder aus anderen Gründen seine genügende Erledigung findet. In der anliegenden speciellen Denkschrift über das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen sind die in Betracht kommenden Verhältnisse, soweit dieselben sich zur Zeit übersehen lassen, des Näheren dargelegt.

Ausweislich der benannten Denkschrift reichen die vorhandenen Baufonds zum Ausbau der nach Obigem bereits in Angriff genommenen oder zum Bau vorbereiteten Linien aus; die Regierung wird jedoch voraussichtlich von einer weiteren Begebung der Prioritätsobligationen absehen und mit der Beschaffung der erforderlichen Baumittel durch Staatscredit vorgehen. Um die Möglichkeit hierfür zu gewähren, resp. um bei den übrigen Bahnen die Mittel für verschiedene Ergänzungsbauten und Restabrechnungen, sowie für die Deckung von Ueberzahlungen bei dem Baufonds zu gewinnen, wird im § 4 des Gesetzentwurfs die Ermächtigung zur anderweiten Deckung des Geldbedarfs bis zur Höhe von 32 411 300 *M.* (des Nominalbetrages der noch unbegebenen Prioritätsobligationen) nachgesucht.

Für die Rhein-Nahe-Bahn bedarf es einer derartigen Ermächtigung nicht, da der Credit für das zweite Geleise derselben und der hiermit in Verbindung stehenden Bauausführungen durch den Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, besonders in Antrag gebracht ist.

Im § 5 wird die Ermächtigung nachgesucht, demnächst die Auflösung der in Frage stehenden Eisenbahngesellschaften nach Massgabe der im § 1 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung unter Verwendung der für den Umtausch der Actien bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen resp. Schulden dieser Gesellschaften zum Betrage von 476 154 700 *M.*, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung bezw. zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

Die genannte Summe ergiebt sich aus einer Zusammenstellung der vom Staate zu übernehmenden Prioritätsobligationen und sonstigen Schulden, sowie der in Folge des Erwerbs der Bahnen auszugebenden Staatsschuldverschreibungen.

Nach dieser Zusammenstellung sind den 6 Gesellschaften an Prioritätsobligationen genehmigt bezw. von denselben an sonstigen Schulden aufgenommen:

im Ganzen	549 643 600 *M.*
davon sind noch nicht begeben	34 661 300 „
so dass im Ganzen begeben sind	514 982 300 *M.*
Hiervon sind ult. 1881 bereits getilgt	36 226 038 „
so dass als actuelle Schulden verbleiben	478 756 262 *M.*
Hiervon kommt ferner in Abzug die Schuld der Bergisch-Märkischen Bahn an den Preussischen Staat, welche durch die Verstaatlichung dieser Bahn erlischt mit	2 601 562 „
so dass bei der event. Kündigung nur	476 154 700 *M.*

in Betracht zu ziehen wären, von welchen die nach den bestehenden Tilgungsverpflichtungen bis zur allgemeinen Kündigung amortisirten Obligationen ebenfalls noch in Abzug zu bringen sein würden.

Die Gesammtbelastung des Staatscredits, welche durch die Annahme des Gesetzentwurfes herbeigeführt werden würde, ist

gleichfalls aus der Anlage II ersichtlich. Dieselbe beziffert sich auf 955 565 619, 50 M. mit einem jährlichen Zinserforderniss von 39 834 452,97 M.

Die übrigen Bestimmungen des Gesetzentwurfs entsprechen den Vorschriften der früheren Verstaatlichungsgesetze vom 20. December 1879 resp. vom 14. Februar 1880 und bedürfen daher einer besonderen Erläuterung nicht. Nur hat sich nach den bei dem Umtausche der Actien der bisher verstaatlichten Bahnen gesammelten Erfahrungen das Bedürfniss ergeben, diesen Umtausch auch alsdann vorzunehmen, wenn die Zahl der von einem Actionär eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht. In diesen Fällen müsste nach den bestehenden Bestimmungen eine unerwünschte und den kleinen Actionär hart treffende Zurückweisung erfolgen. Demgemäss wird im § 3 des Gesetzentwurfes die Ermächtigung nachgesucht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung in der Weise zu bewirken, dass der zu zahlende Betrag nach dem um ein pCt. verminderten Course, welcher für die entsprechenden Staatsschuldverschreibungen vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. In der Verminderung des Courswerthes um 1 pCt. wird eine Härte um so weniger erblickt werden können, als es sich in jedem einzelnen Falle nur um geringe Baarzahlungen (meist unter 100 M.) handeln kann, während andererseits der Finanzverwaltung die Mittel geboten werden müssen, dabei etwa eintretende Coursverluste sowie die Kosten zu decken, welche die behufs Beschaffung der Baarbeträge zu bewirkende Veräusserung von Staatsschuldverschreibungen mit sich bringt. Es musste zweckmässig erscheinen, diese erleichternde Bestimmung auch auf die Actien der bisher verstaatlichten Bahnen auszudehnen.

Ferner erschien es wünschenswerth, der Staatsregierung die Möglichkeit zu geben, die Verwaltung der Anleihecapitalien, soweit sie vom Staate übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu überweisen, wie dies seiner Zeit auch hinsichtlich der Prioritätsschulden der Niederschlesisch - Märkischen, Münster-Hammer und der Taunusbahn durch die Gesetze vom 31. März 1852, vom 30. April 1855 und vom 11. Juni 1873 geschehen ist.

Diese Ueberweisung nicht nur für die auf Grund dieses Gesetzes, sondern auch für die nach den Gesetzen vom 20. December 1879, vom 14. Februar 1880 und vom 25. Februar 1880 verstaatlichten Eisenbahnunternehmungen herbeizuführen, wozu es nach § 5 sub a des Gesetzes, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldencommission, vom 24. Februar 1850, einer gesetzlichen Anordnung bedarf, bezweckt der § 8 des Gesetzentwurfes.

Der Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes,

ging in voriger Woche dem Landtage zu. § 1 desselben lautet:

Die Staatsregierung wird ermächtigt: I. Zum Bau einer Eisenbahn: 1. von Eichicht über Probstzella nach der Bayerisch-Meiningischen Landesgrenze die Summe von 5 000 000 M.; 2. von Königsberg nach Labiau 4 924 000 M.; 3. von Johannisburg nach Lyck 4 516 000 M.; 4. von Hohenstein über Schöneck nach Berent 3 910 000 M.; 5. von Jatznick nach Ueckermünde 1 184 000 M.; 6. von Liegnitz nach Goldberg 1 260 000 M.; 7. von Greiffenberg nach Löwenberg und von Greiffenberg nach Friedeberg 2 672 000 M.; 8. von Oberröblingen nach Querfurt 800 000 M.; 9. von Wernigerode nach Ilsenburg 675 000 M.; 10. von Scharzfeld-Lauterberg nach St. Andreasberg 976 000 M.; 11. von Osnabrück nach Brackwede 2 630 000 M.; 12. von Wabern nach Wildungen 856 000 M.; 13. von Westerburg nach Hachenburg 2 285 000 M.; 14. von Prüm über St. Vith und Montjoie nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung von Fasmonville oder einem andern geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Malmedy 14 567 000 M.; 15. von Raeren oder einem andern geeigneten Punkte der Bahn ad 14. nach Eupen 880 000 M.; 16. von Walheim oder einem andern geeigneten Punkte der Bahn ad 14. nach Stolberg 1 189 000 M.; 17. von Ahrweiler nach Adenau 3 500 000 M.; zusammen 51 814 000 M.

II. Zur Anlage des zweiten Geleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen 1. Greiffenberg-Hirschberg 1 500 000 M.; 2. Schönebeck-Güsten 1 700 000 M.; 3. Nienhagen - Halberstadt 1 230 000 M.; 4. Göttingen - Sontra 2 000 000 M.; 5. Wetzlar - Löhnberg 900 000 M.; 6. Braubach-St. Goarshausen und Lorch-Rüdesheim 1 350 000 M.; 7. Wanne-Bohmte 4 500 000 M.; 8. Bingerbrück - Neunkirch 3 750 000 M.; zusammen 16 930 000 M.

III. Zu nachstehenden Bauausführungen: 1. Für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Duisburg 1 700 000 M.; 2. für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Düsseldorf 14 000 000 M.; 3. für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Köln 22 500 000 M.; 4. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Bonn 750 000 M.; 5. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Coblenz 2 000 000 M.; 6. für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Trier u. U. 500 000 M.; 7. für die Erweiterung, Umgestaltung und bessere Verbindung der Gruben- und der Hüttenanschlüsse, sowie der Bahnhöfe im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirke 4 000 000 M., über deren Verwendung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben ist; 8. für die Erweiterung und bessere Ausrüstung der vorhandenen Reparaturwerkstätten und Locomotivschuppen 3 000 000 M., zusammen 48 450 000 M.

IV. Zur Vermehrung der Betriebsmittel 11 Millionen Mark.

V. Zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Bebra-Friedländer Eisenbahn 300 000 M., insgesammt 128 494 000 M. zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. 1, 2 bis 17 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind. A. Der gesammte zum Bau der Bahnen einschliesslich aller Nebenanlagen, nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projecte erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung unentgeltlich und kostenfrei zum Eigenthum zu überweisen oder die Erstattung der sämmtlichen, staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen. Zu den Grunderwerbskosten für nachfolgende Bahnen soll staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden und zwar: a) für die Bahn Westerburg - Hachenburg 65 000 M., b) für die Bahn Prum-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen bezw. Faimonville-Malmedy) 343 000 M., c) für die Bahn Ahrweiler-Adenau 240 000 M.

B. Für sämmtliche vorstehend unter Nr. I. 2 bis 17 bezeichnete Bahnen ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter No. I. 5, 6, 7, 8, 9. 11, 12, 15 und 16 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden und zwar zum Betrage von a) bei Jatznick-Ueckermünde 200 000 M., b) bei Liegnitz-Goldberg 88 000 M., c) bei Greiffenberg-Loewenberg und Greiffenberg-Friedeberg 128 000 M., d) bei Oberröblingen-Querfurt 155 000 M., e) bei Wernigerode-Ilsenburg 93 000 M., f) bei Osnabrück-Brackwede 142 000 M., g) bei Wabern-Wildungen 50 000 M., h) bei Raeren-Eupen 90 000 M., i) bei Walheim-Stolberg 74 000 M.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 unter No. I vorgesehenen Bauausführungen erforderlichen Mittel von 51 814 000 M. 1. die von dem Sachsen-Meiningischen Staate nach Art. 3. des Vertrages vom 12. November 1881 betreffend den Uebergang der Meiningen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat zu zahlende Entschädigung von 700 000 M., 2. der von Schwarzburg-Rudolstadt nach Art. 3 des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang der Schwarzburg-Rudolstadt an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat zu zahlende Entschädigung von 128 000 M., 3. die Bestände derjenigen Reserve- und Erneuerungfonds, welche in Gemässheit des Gesstzes vom . . . , betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat zum Betrage von mindestens 27 513 476 M. dem Staate zufallen bezw. zufallen werden, zu verwenden und zwar ad 3. insoweit als über diese Fonds durch das oben erwähnte Gesetz vom . . . . nicht anderweit verfügt ist und als dieselben nach dem Ermessen des Finanzministers ohne Nachtheil für die Staatscasse flüssig gemacht werden können. Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag, desgl. zur Deckung der für die im § 1 unter No. II, III, IV und V vorgesehenen Bauausführungen und Anschaffungen erforderlichen Mittel von höchstens 76 680 000 M. sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Die §§ 3 und 4 sind nur formaler Natur.

Begründung.

In dem vorstehenden Gesetzentwurf sind die Mittel für eine im Verkehrsinteresse und im Interesse der Betriebssicherheit für nothwendig erachtete Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung der Staatsbahnen und der für Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen vorgesehen.

Von den im § 1 unter No. 1 zur Ausführung empfohlenen Eisenbahnen bildet die als Vollbahn auszubauende, ungefähr 17 km lange Linie ad 1 (Eichicht-Probstzella-Bayerisch-Meiningensche Landesgrenze) die nothwendige und bereits von der Gesellschaft in Aussicht genommene Ergänzung des Thüringischen Eisenbahnunternehmens, durch deren Ausführung die seiner Zeit unter Zinsgarantie der betheiligten Staaten hergestellte Bahn von Gera nach Eichicht die naturgemässe Fortsetzung und den Anschluss an das Bayerische Eisenbahnnetz erhalten würde. Mit dem Erwerbe des Thüringischen Eisenbahnunternehmens fällt die Herstellung dieser Verbindung dem Staate als Aufgabe zu, welcher hierdurch in den Besitz einer neuen, für den Verkehr mit dem südwestlichen Theile Deutschlands wichtigen Durchgangsroute gelangt.

Nähere Darlegungen über das Project sind in der Begründung zu dem Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, enthalten.

Die Anlagekosten der Bahn sind auf 5 000 000 *M.* veranschlagt, zu deren Deckung in erster Reihe diejenigen Entschädigungen im Betrage von 700 000 bezw. 128 000 *M.* Verwendung finden sollen, zu deren Zahlung sich die Herzoglich Sachsen-Meiningensche und die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische Regierung in den, dem ebengenannten Gesetzentwurf beigefügten Verträgen vom 12. bezw. 14. November 1881, betreffend den Uebergang der dem Herzogthum Sachsen-Meiningen bezw. dem Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat, verpflichtet haben. Der alsdann noch aufzubringende Restbetrag mit 4 172 000 *M.* würde aus den Beständen derjenigen Fonds zu entnehmen sein, welche mit dem Uebergange der in jenem Gesetzentwurf bezeichneten Privateisenbahn-Unternehmungen auf den Staat letzterem anheimfallen.

Die übrigen im § 1 unter No. I aufgenommenen Linien sollen nach den für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung massgebenden Grundsätzen gebaut und betrieben werden. Dieselben sind Meliorationsbahnen, deren Herstellung für die Erschliessung der betreffenden, mit Schienenverbindungen bisher noch nicht bedachten Landestheile und die Belebung der wirthschaftlichen und industriellen Thätigkeit ihrer Bewohner in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Provinzialbehörden als besonders förderlich erkannt und — Mangels geeigneter Privatunternehmer — für Rechnung des Staates unter der Voraussetzung entsprechender Betheiligung der Localinteressenten in Aussicht genommen ist. Die einzelnen Linien bilden theils die Fortsetzung bezw. Ergänzung der durch die Gesetze vom 7. und 9. März 1880 und 25. Februar 1881 zur Ausführung genehmigten Unternehmungen, theils gehören sie Projecten an, durch welche die Wohlthaten des wichtigen Communicationsmittels neuen, in jenen Gesetzen nicht berücksichtigten Verkehrsgebieten zugewendet werden sollen.

Der staatsseitige Ausbau dieser Bahnen ist, den für die Heranziehung der Interessenten zu den Kosten derartiger Meliorationsanlagen seither angenommenen Grundsätzen entsprechend, überall von der unentgeltlichen und lastenfreien Hergabe des erforderlichen Terrains und der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege in dem von der Aufsichtsbehörde für zulässig erachteten Umfange abhängig gemacht worden. Ebenso sind auch für die Bemessung der, abweichend hiervon, in Aussicht genommenen geringeren bezw. grösseren Belastung der bei dem Bau der Linien ad § 1 No. I. 13, 14 und 17 bezw. 5—9, 11, 12, 15 und 16 des Gesetzentwurfes betheiligten Interessenten diejenigen Rücksichten massgebend gewesen, aus welchen in den betreffenden Fällen der erwähnten früheren Gesetze einerseits staatliche Beihülfen zu den Grunderwerbskosten einzelner Linien gewährt, andererseits Baarzuschüsse von den Interessenten neben der unentgeltlichen Terrainhergabe verlangt worden sind.

Es entspricht daher insbesondere auch die bei dem Bau der Meliorationsbahnen im Westerwald (Westerburg-Hachenburg) und in der Eifel (Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen bezw. Malmedy), sowie der Linie Wabern-Wildungen vorausgesetzte Betheiligung der Interessenten denjenigen Anforderungen, welche bereits früher unter ähnlichen Verhältnissen an die Interessenten der durch die Gesetze vom 25. Februar 1881 und vom 7. März 1880 zur Ausführung genehmigten Unternehmungen, deren Fortsetzung bezw. Ergänzung erstere bilden, gestellt worden sind.

Der zu den Grunderwerbskosten der Linie Ahrweiler-Adenau abweichend hiervon auf zwei Drittel ihrer anschlagsmässigen Höhe bemessene staatsseitige Zuschuss erscheint ebenso, wie die von den Interessenten der beiden übrigen in der Eifel projectirten Verbindungsbahnen von Raeren nach Eupen und von Walheim nach Stolberg in grösserem Umfange verlangte Betheiligung an den Baukosten derselben durch die besonderen, in der weiter unten beigefügten Denkschrift des Näheren erörterten Verhältnisse gerechtfertigt.

Die Erfüllung der Bedingungen, von welchen der staatsseitige Ausbau der einzelnen Projecte in dem Gesetzentwurf abhängig gemacht worden, ist bereits in den meisten Fällen durch rechtsverbindliche Beschlüsse der betreffenden Communalverbände sicher gestellt.

Die für die Herstellung der projectirten Secundärbahnen erforderlichen Flächen befinden sich zum Theil bereits in fiscalischem Besitz. Nach eingehender Prüfung der in jedem einzelnen Falle in Betracht kommenden besonderen Verhältnisse ist indess mit Rücksicht auf die erheblichen Vortheile, welche dem Fiscus aus der Ausführung der betreffenden Unternehmungen erwachsen, von der Forderung einer besonderen Entschädigung für die Hergabe des benöthigten Terrains zu dem veränderten Verwendungszweck billiger Weise auch hier überall abgesehen worden.

Wenngleich über die künftige Rentabilität der zu bauenden Meliorationsbahnen ein sicheres Urtheil zur Zeit nicht abgegeben werden kann, so muss nach dem Ergebniss der in dieser Beziehung angestellten Ermittelungen doch zugegeben werden, dass die directen Erträgnisse der meisten Linien eine volle Verzinsung des Anlagecapitals zunächst wohl kaum ermöglichen werden. Insbesondere werden von dem im § 1 unter I 2, 14—16 des Gesetzentwurfes bezeichneten Linien nennenswerthe Ueberschüsse wohl nicht zu erwarten sein, wogegen die Bahnen ad No. I. 3, 4, 10, 13 und 17 voraussichtlich schon während der ersten Betriebsjahre einen mässigen, und die Bahnen ad No. I. 5—9, 11 und 12 voraussichtlich schon bald einen erheblicheren Beitrag zu der Verzinsung der staatsseitig aufgewendeten Anlagekosten liefern und zum Theil sogar eine nahezu volle Verzinsung der letzteren zulassen werden. Es ist indess auch hierbei zu berücksichtigen, dass es sich um Meliorationsanlagen handelt, deren Vortheile nicht sowohl in den unmittelbaren Erträgnissen als vielmehr in der Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft der betreffenden Landestheile und in der besseren Alimentirung der anschliessenden fiscalischen Hauptbahnstrecken zu suchen sind.

Die in der Eifel projectirten Meliorationsbahnen Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen bezw. Malmedy), Eupen und Stolberg (§ 1 No. I. 14—16 des Gesetzentwurfes) würden im Falle ihrer demnächstigen Fortsetzung in südlicher Richtung zum Anschluss an das Luxemburgische Eisenbahnnetz, deren Herstellung nach den näheren Darlegungen der bereits oben erwähnten Denkschrift wohl nur als eine Frage der Zeit anzusehen sein dürfte, einen erheblichen Verkehrszuwachs erhalten und voraussichtlich schon binnen Kurzem eine nahezu ausreichende Verzinsung der aufgewendeten Kosten ermöglichen.

Die Länge der zur Ausführung empfohlenen Localbahnen (§ 1 No. I 2—17 des Gesetzentwurfes), über deren Richtung und Bedeutung für die Entwickelung der durchschnittenen Gebiete die beigefügten Denkschriften*) das Nähere ergeben, beträgt rund 538 km; das nach Abzug der den Interessenten zur Last fallenden Beiträge staatsseitig aufzuwendende Anlagecapital ist auf 46 814 000 Mark veranschlagt.

Zur Deckung des letzteren stehen, nachdem über die Bestände der in Folge der Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 auf den Staat übergegangenen Gesellschaftsfonds zu Gunsten der durch die Gesetze vom 9. März bezw. 18. December 1880 und 25. Februar 1881 genehmigten Meliorationsbahnen disponirt und ausserdem die Vernichtung der diesen Fonds angehörenden hochverzinslichen Prioritätsobligationen der Rheinischen, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft im Betrage von 15 750 000 *M.* angeordnet worden, ebenfalls zunächst die dem Staate mit dem weiteren Erwerb von Privateisenbahnen zufallenden, bereits oben erwähnten Gesellschaftsfonds zur Verfügung.

Dieselben beziffern sich, vorbehaltlich definitiver Feststellung, nach Abrechnung derjenigen Beträge, über welche bereits in dem Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, anderweit disponirt worden, auf die Gesammtsumme von 24 385 668,50 *M.*, so dass nach Abzug des nach den obigen Ausführungen für die Fortsetzung der Linie Gera-Eichicht aufzubringenden Restbetrages von 4 172 000 *M.* für den Bau der projectirten Meliorationsbahnen noch 20 213 668,50 *M.* verfügbar bleiben.

Im Uebrigen ist aus den bereits in der Begründung zu dem Gesetz vom 25. Februar 1881, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, erörterten Rücksichten eine Verwerthung jener dem Staate anheimfallenden Effecten auch im vorliegenden Falle nur insoweit in Aussicht genommen, als dieselben ohne Nachtheil für die Staatscasse flüssig gemacht werden können.

Der hiernach noch zu deckende Restbetrag soll durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen beschafft werden.

Die für die Herstellung der vorbezeichneten Bahnen nachgesuchte Creditbewilligung wird daher durch die Annahme des mehrfach erwähnten Gesetzentwurfs, betreffend den weiteren Er-

*) Wir werden auch aus diesen Denkschriften noch referiren.

werb von Privateisenbahnen für den Staat, bedingt, da im Falle der Nichtannahme desselben einerseits die Voraussetzungen für den staatsseitigen Ausbau der Fortsetzung der Linie Gera-Eichicht entfallen, andererseits dem Staate die Möglichkeit genommen sein würde, die ihm mit dem Erwerbe der betreffenden Privatbahnen zufallenden Fonds zur Deckung der für die projectirten Bauausführungen erforderlichen Mittel mit heranzuziehen.

Ueber die Abfahrtszeit der Eisenbahnzüge in grossen Städten.

Nummer 3 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung enthält unter obiger Ueberschrift einen mit „Th." gezeichneten Aufsatz, welcher in einigen Punkten insofern einer Widerlegung bedarf, als ohne eine solche Widerlegung in nicht ganz sachverständigen Kreisen leicht die Meinung Platz greifen könnte, der gegen die die Fahrpläne bearbeitenden Betriebstechniker gerichtete indirecte Vorwurf nicht genügender Aufmerksamkeit und mangelnden guten Willens, welcher aus Sinn und Inhalt des genannten Aufsatzes spricht, sei ein berechtigter.

Zunächst sei vorab bemerkt, dass auch Schreiber dieser Zeilen, und wohl überhaupt jeder vernünftige Mensch, mit Herrn „Th." darin übereinstimmt, dass als Abfahrtszeiten von Eisenbahnzügen aus grossen Städten, besonders wenn diese Städte der Ausgangspunkt der betreffenden Züge sind, möglichst abgerundete Zahlen gewählt werden müssen. Wenn aber des Weiteren gefordert wird, dass, soweit es nicht möglich ist volle Stunden als Abfahrtszeiten festzusetzen, doch mindestens durch 15 theilbare Minutenzahlen genommen werden sollten und diese Forderung sogar nicht nur für Ausgangspunkte von Zügen, sondern auch für alle jene grossen Städte erhoben wird, auf welchen die betreffenden D u r c h g a n g s z ü g e ohnehin mehrere Minuten Aufenthalt haben, so geht diese Forderung viel zu weit und entspringt offenbar aus mangelnder Kenntniss der wirklichen Sachlage.

Man kann schon sehr zufrieden sein, wenn es gelingt die Abfahrtszeiten auf den Ausgangspunkten in durch 5, höchstens durch 10 theilbaren Minutenzahlen auszudrücken, denn diese Abfahrtszeiten sind nicht frei und unabhängig zu wählen, sondern sie hängen von der Ankunft anderer Züge, sowie der zur Gepäckrevision, zum Uebergange von einem Bahnhofe auf den andern, zum Frühstücken oder Mittagessen erforderlichen Zeit ab und müssen ausserdem so gelegt werden, dass wieder in anderen Städten wichtige Anschlüsse mit Sicherheit erreicht werden können. Bei unserem dichten Eisenbahnnetz und den regen Beziehungen aller Völker zu einander, die zu vermitteln in erster Linie die Eisenbahnen berufen sind, ist es vor allen Dingen nothwendig, die Anschlüsse zu wahren und zu sichern; dies zu erreichen ist nicht immer leicht, es würde aber geradezu unmöglich werden, wollte man solch übertriebenen Forderungen, wie den obengenannten, Folge geben und dadurch würden doch unzweifelhaft viel mehr berechtigte und wichtige Ansprüche der Verkehrsinteressenten geschädigt, als befriedigt.

Wenn z. B. die Abfahrtszeit eines Zuges, welche jetzt auf 9^{5} liegt, auf 9^{0} oder 9^{15} verlegt würde, so wäre das Ergebniss einfach das, dass entweder die für nothwendig erachtete und durch langjährige Erfahrung ermittelte Uebergangszeit, von der Ankunft eines anderen bis zur Abfahrt unseres Zuges, um 5 Minuten verringert, oder aber die Anschlüsse am Endpunkte der Fahrt, bezw. auf den zwischen liegenden Knotenpunkten verloren gingen, bezw. um volle 10 Minuten verschlechtert würden, wenn es nicht gelingt den betr. Zug um diese 10 Minuten zu beschleunigen. Diese letztere Eventualität ist aber nur in den seltensten Fällen zu erreichen möglich und nur zu häufig ist es durch die Bestimmungen des Bahnpolizeireglements über die Maximalfahrgeschwindigkeiten geradezu verboten, die Gesammtfahrzeit eines Zuges abzukürzen.

Ist es daher trotz „einiger Aufmerksamkeit und guten Willens" weder „sehr häufig" noch „sehr leicht" möglich, selbst bei Ausgangsorten von Zügen die Abfahrtszeiten derselben auf volle Stunden oder durch 15 theilbare Minutenzahlen festzusetzen, so ist das auf solchen Zwischenstationen, wo so wie so mehrere Minuten Aufenthalt erforderlich sind, noch viel weniger erreichbar. Diese „mehreren" Minuten sind durch die Erfahrung festgesetzte Durchschnittsminimalzeiten, eine V e r r i n g e r u n g derselben ist ebensowenig möglich, wie die Früherlegung der Abfahrtszeit am Ausgangspunkte des Zuges, ohne eine beinahe regelmässige Ueberschreitung der Aufenthaltszeit, resp. eine sich immer wiederholende, thatsächlich spätere Abfahrtszeit herbeizuführen. Es könnte also der Forderung des Herrn „Th." nur durch V e r l ä n g e r u n g der Aufenthaltszeit nachgekommen werden und das führt wieder zu späterer Ankunft des Zuges am Endziel, resp. zu betriebsgefährlicher Beschleunigung desselben.

So sieht man, dass den Forderungen des Aufsatzes in No. 3 einfach nicht nachgekommen werden kann, weder leichten noch schweren Herzens, selbst in Berlin nicht; und unzweifelhaft wäre das „leichte Herz" eher da zu suchen, wo etwa auf Kosten der Anschlüsse und der Betriebssicherheit derartige Experimente mit vollen Stunden und durch 15 theilbare Minutenzahlen gemacht würden, als auf Seiten derjenigen, welche bei der bisherigen Uebung, wenigstens in Grossstädten womöglich durch 5 theilbare Minutenzahlen zu erreichen, stehen bleiben.

Bei der Beurtheilung dieser Frage ist übrigens noch ein Punkt zu erwähnen. Sehr häufig müssen Züge verschiedener Richtungen beim Ausfahren dieselben Geleise und Weichen im Bahnhofe durchfahren; ebenso werden oft von verschiedenen Bahnen auf eine Entfernung von mehreren Kilometern dieselben Geleise benutzt, indem die Trennung bezw. Abzweigung erst auf freier Strecke, ausserhalb der Grossstadt resp. erst auf einer der nächsten Zwischenstationen erfolgt. Beispiele dieser Art sind in Deutschland sehr zahlreich. Da es nun in der Natur der Sache liegt, dass die Züge der verschiedenen Richtungen möglichst zu derselben Zeit ausfahren, dieses aber aus den angegebenen Gründen unthunlich ist, so folgen sie sich in den aus Betriebsrücksichten erforderlichen Minimalintervallen und in solchen Fällen ist selbst eine durch 5 n i c h t theilbare Minutenzahl voll berechtigt, ja häufig n o t h w e n d i g. Ebenso ist z. B. in Städten mit mehreren nahe bei einander gelegenen Bahnhöfen derselben Bahn, z. B. Elberfeld-Barmen, die Festsetzung von Abfahrtszeiten, welche selbst auch nur von 5 zu 5 Minuten abgerundet sind, ganz undurchführbar.

Berücksichtigt man alle diese Umstände und geht nun an der Hand des Kursbuches die Abfahrtszeiten der Züge aus Deutschen Grossstädten durch, so wird man finden, dass selbst in Städten mit vorwiegend Durchgangszügen, wie Bremen, Hannover, Breslau, Strassburg und dergleichen mehr, schon das menschenmögliche in der Abrundung der Abfahrtszeiten geleistet ist.

Ein Vergleich der Abfahrtszeiten von Eisenbahnzügen mit dem Beginne von Gesellschaften, Theatern, Börse, Gerichtsterminen ist umso weniger zutreffend, als bei allen diesen privaten und öffentlichen Veranstaltungen grosse Interessen in der Regel nicht weiter berührt werden, wenn Anfang und Ende einige Minuten früher oder später angesetzt sind. Beim Eisenbahnverkehre dagegen tritt, wie Verfasser glaubt bewiesen zu haben, die Minute in ihr volles Recht; wird doch von Schnellzügen sehr oft in einer Minute ein Weg von 1 250 m, ja sogar ein solcher bis zu 1 500 m zurückgelegt!

B—m.

Bahnbau und Bahnprojecte in Bayern.

1. Die 13,10 km lange Bahnstrecke **Schirnding-Eger,** welche fast ausschliesslich auf Oesterreichischem Gebiete liegt, verlässt die Station Schirnding in nordöstlicher Richtung, bleibt bis Rathsam am rechtseitigen Gehänge der Röslau, wendet sich dann östlich, um das rechtseitige Gehänge des Egerflusses zu erreichen, und bewegt sich in dieser Richtung an Mühlbach, Liebeneck und Kreuzenstein vorbei bis Siechenhaus. Von hier ab nimmt die Linie eine südöstliche Richtung, überschreitet bei Nonnenhof in einer Höhe von 25 m das Thal des Pilmersreuther Baches und durchbricht schliesslich in einer Tiefe von 17 m das Hochplateau im Süden der Stadt Eger, um mittelst einer nach Norden führenden Curve in den Bahnhof Eger einzumünden. Die Linie wird nach den Erfordernissen einer Hauptbahn gebaut. Die Maximalsteigung beträgt 150 m, der kleinste Curvenradius 600 m. Die Erdarbeiten sind sehr umfangreich und beträgt die zu bewegende Masse 1 081 000 cbm. Nachdem die politische Begehung der ganzen Linie incl. Bahnhoferweiterung Eger von Seite der K. K. Oesterreichischen Staatsregierung vollzogen und der Bauconsens ertheilt, wurde gegen Ende des Jahres 1881 mit dem Bau begonnen und steht die Vollendung desselben im Jahre 1883 in Aussicht.

2. Die Bahnlinie von **Wiesau** nach **Redwitz** zweigt nördlich von Wiesau zunächst Schönfeld von der bestehenden Bahn Wiesau-Eger ab und erhebt sich am rechtseitigen Gehänge des Seibertsbaches bis zur Wasserscheide zwischen der Wondreb und der Röslau, welche sie zwischen Groschlattengrün und Lengenfeld mit einem 18 m tiefen Einschnitt durchbricht. Von dieser Wasserscheide ab senkt sich die Bahn in das Thal der Kössein, überschreitet dasselbe südlich von Dörflas in einer Höhe von 13 m und mündet von der Südwestseite her in die Station Redwitz ein. Die Linie wird als Hauptbahn gebaut und beträgt die Länge derselben 17,82 km, die Maximalsteigung 1 : 150 und der kleinste Curvenradius 530 m. Die Station Wiesau wird mit Rücksicht auf die Ablenkung dieser Bahn entsprechend erweitert und bei Groschlattengrün die einzige Zwischenstation der Linie errichtet. Die zu bewegende Erdmasse beträgt 824 000 cbm. Ein grösseres Kunstbauobject ist die Brücke über die Kössein in 13 m Höhe und mit 3 gewölbten Oeffnungen von je 12 m Lichtweite. Am Schlusse des Jahres 1880 befand sich die Linie im Bauangriffe und wird deren Betriebseröffnung im Laufe dieses Frühjahrs erfolgen können.

3. Was die Bahnprojecte anlangt, so ist die Bahnlinie von N e u m a r k t i. d. O b e r p f a l z nach A m b e r g bereits generell projectirt worden; ausserdem wurden im Detail projectirt die Linien: D o n a u w ö r t h - T r e u c h t l i n g e n, K e h l h e i m - G r e d i n g, S t o c k h e i m - L u d w i g s s t a d t, G e m ü n d e n - H a m m e l b u r g, P o c k i n g - P a s s a u und Z w i e s e l -

Passau. Die Projectirungsarbeiten an den Linien Donauwörth-Treuchtlingen und Kelheim-Greding wurden nach Erlass des Gesetzes vom 5. Februar 1880 über die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes nur noch soweit gefördert, als zur Fixirung des Projectes behufs einer späteren allenfallsigen Wiederaufnahme nothwendig erschien. Da der Bau der Linie Gemünden-Hammelburg mit Rücksicht auf die Dispositionen des Baubetriebsplanes für die Jahre 1880 und 1881 vorläufig zurückzustellen war, beschränkte man sich bei Projectirung derselben auf jene Absteckungen und Aufnahmen, welche zur Feststellung der Linie als Secundärbahn nach neueren Principien sowohl für Normalspur als auch für Schmalspur erforderlich waren. Für die Linie Pocking-Passau wurden verschiedene Varianten aufgesucht und abgesteckt, um verlässige Anhaltspunkte für die Veranschlagung derselben zu gewinnen. Endlich wurden die Terrainrecognoscirungen für die Tracirung einer Bahn durch den Bayerischen Wald in umfassender Weise eingeleitet und durchgeführt, um das Project der Linie Passau-Zwiesel mit verschiedenen Maximalneigungen für Normal- und Schmalspur detailliren zu können.

Aus Bayern.

⊙ **München**, den 22. Januar 1882. (Zur Berathung des Eisenbahnetats. Beamte. Transitverkehr. Frachtermässigung. Staatsvertrag Stockheim-Eichicht.)

Nach den Vorschlägen des Referenten Abg. v. Schlör (früheren Handelsministers) an den Finanzausschuss der Kammer der Abgeordneten zur Berathung des Eisenbahnetats pro 1882/83 würden in Zukunft folgende Beamtenkategorien im Stationsdienste bestehen: Assistenten, Expeditoren, Oberexpeditoren, Bahnhofverwalter, Bahnhofinspectoren. Die neue Titulatur der Amtsgehilfen als Assistenten rechtfertigt sich durch die denselben übertragenen amtlichen Functionen durch die Thatsache, dass die gleich wirkenden Beamten bei allen übrigen Deutschen Bahnen diesen Titel führen und endlich durch die Zeitströmung selbst, in welcher auch im bürgerlichen Leben für den gewöhnlichen Handarbeiter die Bezeichnung „Geselle" in „Gehilfe" umgewandelt wurde. Bei dem gegenwärtigen Avancement kommen die Amtsgehilfen in ihrer Stellung als Amtsgehilfen in ein Lebensalter, wo sie an die Gründung eines häuslichen Heerdes denken müssen und dabei spielt bekanntlich die Titulatur keine unbedeutende Rolle. Es würde durch diese neue Titulatur dem Amtsgehilfen-Institute auf billige Weise Capital zugeführt, das Ansehen des Standes dadurch gehoben und die Integrität der Beamten befestigt. Eine Aenderung des Besoldungsregulativs wäre nicht geboten, indem dem zur Zeit höchst ungünstigen Avancement durch Umwandlung von 75 Amtsgehilfenstellen in Expeditorstellen momentan abgeholfen wäre. Die durch diese Umwandlung bedingte Mehrung entziffert nur 18 450 ℳ. Die Thatsache, dass bereits 244 Officiale vorhanden sind, von denen die grössere Zahl in Ermangelung anderweitiger Beschäftigung mit den Amtsgehilfen in gleicher Verwendung im Dienste rangirt, dass die 240 Assistenten trotz ihrer Ausnahmestellung, die man ihnen zu geben bestrebt ist, doch keiner günstigen Zukunft entgegensehen, weil der vermeintliche höhere Dienst, zu welchem sie sich berufen glauben, nicht vorhanden ist, und in Anbetracht der Thatsache, dass ein gleiches Institut bei keiner Bahnverwaltung existirt, dürfte die Einreihung der Assistenten in den Expeditorenstatus und damit die Beseitigung des zweierlei Beamtensystems gerechtfertigt erscheinen lassen. Gemäss der dienstlichen Verwendung wären die Assistenten und die Amtsgehilfen unter eine Kategorie zu subsumiren, allein mit Rücksicht auf die an die Assistenten gestellten höheren Anforderungen bei ihrem Eintritte, welche sich durch die den Expeditoren zur Seite stehende längere Dienstzeit compensiren, dürfte sich der erstere Vorschlag empfehlen. Einen materiellen Verlust erleiden die Assistenten durch eine derartige Regelung nicht, vielmehr tritt für jeden Assistenten sofort eine Erhöhung von 234 ℳ ein; es eröffnet sich denselben ein weiteres Feld dadurch, dass sie auch zu Stationsvorständen avanciren können und bleibt ihnen die Aussicht, bei vorausgesetzter Befähigung durch Beförderung zum Oberexpeditor, in der gleichen Zeit wie bisher, eine pragmatische Anstellung zu erlangen. Im Interesse des Landes wie der Verwaltung wäre diese Regelung gelegen, weil die Beamten dann wissen, dass sie zum Arbeiten berufen sind und nicht mehr nach einem unbestimmten nicht vorhandenen höheren Dienste streben. Der Officialstatus, der eigentlich so ohne einen bestimmten Zweck oder Beruf als Versorgungsstatus mitschwimmt, würde mit der Zeit ganz verschwinden oder sich wenigstens auf den höheren Verwaltungsdienst reduciren. Die gleiche Einrichtung würde sich auch bei der Post und Telegraphie empfehlen, denn dort giebt es überhaupt nur Manipulationsdienst und in diesem Dienst ist die Briefmarke gleichwerthig, ob sie von einem Official oder einem Amtsgehilfen verkauft wird. Die Verhältnisse der Expeditoren regeln sich durch die Creirung der Kategorie der Oberexpeditoren. Die Zahl der Oberexpeditoren in ein Verhältniss zu dem Expeditorenstatus zu bringen, dürfte keinen finanziellen Schwierigkeiten unterliegen, weil 165 Expeditoren jetzt schon höhere Bezüge haben, als der Anfangsgehalt der Oberexpeditoren ausweist, und bei weiteren 216 Expeditoren nur eine Erhöhung von 78 ℳ pro Jahr eintreten würde. Die Bezeichnung „Bahnhofverwalter" und „Bahnhofinspector" dürfte dem Wirkungskreise dieser Beamten entsprechen. In Anbetracht der Thatsache, dass der Wirkungskreis der im gleichen Range stehenden Beamten ein sehr verschiedener ist, dürfte es zweckentsprechender sein, die seitherigen Emolumente in Funktionsbezüge umzuwandeln und deren Höhe nicht nach dem Range des Beamten, sondern nach dem Grade der Funktion zu bestimmen. Dadurch würde auch die Möglichkeit einer Simulation unter den Beamten ausgeschlossen.

Derselbe Referent macht bezüglich des Transitverkehres folgende Bemerkungen: Dass durch die Eröffnung der Gotthardbahn und die in Aussicht stehende Arlbergbahn, sowie durch das Vordringen des Amerikanischen Getreides bis an den Mittel- und Oberrhein, ja sogar in die Ostschweiz der Transitverkehr durch Bayern von Osten nach dem Westen Einbusse erleiden wird, ist leider eine nicht zu bestreitende Thatsache. Um diese in Aussicht stehenden Verluste wenigstens zum Theile wieder auszugleichen, wird die Eisenbahnverwaltung genöthigt sein, sich an der Concurrenz mit ausserbayerischen Linien zu betheiligen. Durch Frachtreductionen für den Transitverkehr, wenn durch dieselben namhafte Transportquantitäten gewonnen werden können, wird die inländische Production nicht geschädigt, wohl aber die Last der Steuerzahler erleichtert, da sie für das Deficit der Eisenbahnrente gegenüber dem Zinsenaufwande für die Eisenbahnschuld aufzukommen haben. In der Erwartung, dass solche Massnahmen ergriffen werden und mit Rücksicht auf den Umstand, dass in den ersten Monaten des Jahres 1881 der Transitverkehr sich wesentlich gehoben hat, glaubte Referent bei der Beförderung von Frachtgut im Transitverkehr eine kleine Erhöhung der Einnahmeposition von 9 540 000 ℳ auf 9 600 000 ℳ einstellen zu sollen, um damit anzudeuten, dass die Verwaltung ihr Augenmerk auf Erhaltung des bisherigen Transits und auf Gewinnung neuer transitirender Transporte richten möge.

Das Staatsministerium des K. Hauses und des Aeussern hat genehmigt, dass die auf internen Umwegsstrecken in die Lagerhäuser (Rosenheim und München) gelangenden Getreidesendungen — selbstverständlich ohne eine Ausgleichung der Fracht gegenüber dem directen kürzesten Wege zwischen der ursprünglichen Aufgabe- und der definitiven Bestimmungsstation — die tarifarische Begünstigung der reexpedirten Getreidesendungen geniessen.

Der am 20. und 21. d. M. im Staatsministerium des K. Hauses und des Aeussern zwischen den Vertretern Bayerns: Generaldirector von Hocheder und Ministerialrath von Oswald und den Vertretern Preussens: Geh. Oberregierungsrath Dr. Fröhlich, Geh. Finanzrath Schmidt, Regierungs-Assessor Hoppenstedt; Meiningen: Staatsrath Dr. Heim; Schwarzburg-Rudolstadt: Regierungsrath Salbach stipulirte Staatsvertrag zur Erbauung einer Eisenbahn von Stockheim nach Eichicht ist gestern Nachmittag von diesen unterzeichnet worden und wird alsbald ratificirt werden.

Berichtigung betreffend den Wien-Pariser Courierzug. In No. 5 Seite 68 wurde aus München berichtet, dass die Fahrzeit des Wien-Pariser Courierzuges in Folge der zwar in Aussicht genommenen, jedoch noch nicht definitiv bestimmten Leitung über Salzburg sich für die Strecke Wien-München um ungefähr 1½ Stunden verlängern werde. Wir werden von zuständiger Seite darauf aufmerksam gemacht, dass dies unrichtig ist, indem für die Strecke Wien-München via Salzburg nur 11 und für die umgekehrte Richtung sogar nur 5 Minuten mehr Fahrzeit würde beansprucht werden, als bei der seitherigen Leitung über Simbach.

Aus Sachsen.

Verstaatlichung der Sächsisch-Thüringischen und Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Neue Bahnen. Die Zweite Sächsische Kammer erledigte in Schlussberathung in der Sitzung am 13. Januar zustimmend das Königl. Decret, betreffend den Ankauf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn und der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Zwickau-Weida. Die erforderlichen Mittel sollen aus dem Erneuerungsfonds der Staatseisenbahnen entnommen werden. — Dieselbe Kammer genehmigte in der Sitzung am 17. Januar in Gemässheit der von der Regierung gemachten Vorschläge den Bau der Eisenbahnen Schmiedeberg-Kipsdorf, Döbeln-Mügeln-Oschatz, Klotzsche-Königsbrück, Radeberg-Radeburg und Zittau-Reichenau nebst Zweigbahnen als schmalspurige Secundärbahnen. — Die Erste Kammer trat in der Sitzung am 19. Januar den auf den Ankauf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn und der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Zwickau-Weida bezüglichen Anträgen der Staatsregierung einstimmig bei.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 30. Januar. (Politische Wochenschau. Verkehr von Langeisen und Langholz. Deutschlands Betheiligung an der Gotthardbahn. Thüringische Bahn. Betriebsergebnisse für December 1881. Zugverspätungen.)

In der vorigen Woche ist die Reichstagssession factisch, mit dem heutigen Tage auch formell zu Ende gegangen. Ausser

dem Budget und einigen internationalen Conventionen von geringer politischer Bedeutung (Reblausconvention, Consularvertrag mit Griechenland, Donauschifffahrtsacte) sind zu Stande gekommen die Hamburger Vorlage und das Gesetz über die Berufsstatistik. Die grossen politischen Pläne des Reichskanzlers haben fortdauernd im Hintergrunde geschwebt. Auf sie wurde hingewiesen in der Eröffnungsbotschaft; mit ihnen wurde die Forderung von Kosten für den Volkswirthschaftsrath motivirt; zu ihrer Vorbereitung wurde die Berufsstatistik angeordnet; sie riefen das Gegenproject eines Haftpflichtgesetzentwurfes der liberalen Parteien hervor; um ihretwillen wurde die Möglichkeit einer Frühjahrssession in Aussicht gestellt, die jetzt wohl als beseitigt gelten kann. Auf den Plan getreten sind diese socialen Reformprojecte nicht. — Der Preuss. Landtag hat heute seine Arbeiten wieder aufgenommen. Die Zusammensetzung der Parteien in demselben ist wesentlich verschieden von der des gegenwärtigen Reichstags, namentlich nehmen die Conservativen eine ungleich bedeutendere Stellung ein und unter den Liberalen liegt der Schwerpunkt weit mehr nach rechts als im Reichstage. Conservative und Centrum bilden keine Majorität, was für die kirchenpolitische Vorlage von Bedeutung ist. In der letzten Zeit wurde übrigens die Aufmerksamkeit von der inneren politischen Lage vielfach abgelenkt durch die kriegerischen Verwickelungen, welche Oesterreich in Dalmatien durchzumachen hat, durch den Druck, welchen die Pariser Baisse auf unsere und andere Börsen ausübt und durch die sonstigen Vorgänge in Frankreich. Noch ist das neue Ministerium nicht zusammen, nachdem das gross sein wollende und sollende Ministerium Gambetta hinweggefegt ist. Zwei Monate und ein Dutzend Tage sind auch für Französische Verhältnisse eine sehr kurze Frist der Ministerherrlichkeit. — Die Prüfungszeit unserer Börse dauert bereits seit Anfang dieses Jahres und so glänzend die beiden vergangenen Jahre für sie gewesen sind, so hart ist das Schicksal, welches das neue Jahr ihr auferlegt. Auch der Eisenbahnactienmarkt konnte sich dieser Einwirkung nicht ganz entziehen und wurde, wenn auch nur in geringerem Grade, in Mitleidenschaft gezogen. Als ein Glück ist es zu betrachten, dass das Capital in überraschend ausgiebiger Weise der Börse zu Hülfe eilte und gerade in Eisenbahnpapieren Anlagen vornahm, wie man sie in dieser Ausdehnung schon lange nicht mehr beobachtet hatte. In der That wäre es auch schwer zu begreifen gewesen, wenn das Capital diese Gelegenheit zu den so stark herabgesetzten Coursen Eisenbahnwerthe zu erwerben, unbenutzt hätte vorüber gehen lassen. Oberschlesische, Rechte-Oderufer und andere bringen bei heutigen Coursen eine so gute Verzinsung, die Verkehrsentwickelung aller Bahnen ist andauernd eine so zufriedenstellende, dass, wenn die Stimmung sich nur einigermassen wieder zu bessern, das Vertrauen wieder etwas zurückzukehren beginnt, die Coursverluste der Eisenbahnactien nicht minder schnell eingeholt sein werden, als sie jetzt eingetreten sind.

Für den Verkehr von Langeisen und Langholz sollen auf den Preussischen Staatsbahnen und in Elsass-Lothringen Erleichterungen Platz greifen. Nach den allgemeinen Bestimmungen des Deutschen Eisenbahntarifschemas werden Gegenstände, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfangs in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, nur als Frachtgut nach den Bestimmungen über die Wagenladungsgüter, jedoch unter Berechnung der Fracht nach der Stückgutclasse in minimo für 1 000 kg für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung befördert. Die hierdurch für einzelne Gegenstände des gewöhnlichen Verkehrs, insbesondere für Langeisen, lange Holz- oder Eisenstangen, Leitern u. dgl. herbeigeführte Erschwerung hatte den Königlichen Eisenbahndirectionen Veranlassung gegeben, eine erleichternde Bestimmung zur Aufnahme in die allgemeinen Tarifvorschriften in Antrag zu bringen und deren Annahme in der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen am 20. Mai v. J. zu befürworten. Der Antrag wurde indessen abgelehnt. Auf die wiederholt aus Handelskreisen an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete dringende Vorstellung hat derselbe nun durch einen Erlass vom 21. d. Mts. die Königlichen Eisenbahndirectionen ermächtigt, vom 1. März d. J. ab für den Localverkehr und für den gegenseitigen Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen, sowie für den Verkehr mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und für den Verkehr mit anderen Bahnen, welche die nämliche Bestimmung demnächst annehmen sollten, die folgende Ausnahmebestimmung in die „Speciellen Tarifvorschriften" aufzunehmen: „Ausnahmsweise tritt für einzelne Gegenstände von Eisen oder Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern u. dgl., falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will, die gewöhnliche Frachtberechnung ein. Diese Absicht des Versenders ist in solchem Fall im Frachtbriefe ausdrücklich zu bescheinigen. Die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt erst dann, wenn die Verladung möglich geworden ist."

Deutschlands Betheiligung an dem Gotthardbahnunternehmen ist Gegenstand einer Denkschrift, die dem Deutschen Bundesrathe jüngst unterbreitet worden ist. Der Vorlage ist zu entnehmen, dass in der Zeit vom 1. October 1880 bis zum 31. August 1881, abgesehen von dem Richtungstunnel, von 145 m Länge, der fertige Tunnel auf 13 200 m verlängert worden ist. Die der Gotthardbahngesellschaft hiernach in der gedachten Zeit erwachsenen Tunnelbaukosten sind von den Vertretern der subventionirenden Staaten nach dem früher angenommenen Satz von 3 800 Frcs. für das fertige Meter Tunnel auf 6 021 988 Frcs. ermittelt worden, welchem Betrage der an den Kosten für das volle neunte Baujahr fehlende Theil für den Monat September mit rund 547 453 Francs hinzutritt, so dass sich für die Zeit vom 1. October 1880 bis Ende September 1881 ein Gesammtkostenbetrag von rund 6 569 441 Frcs. ergeben hat. Von dieser Summe entfallen auf das Deutsche Reich $^{20}/_{85}$ mit 1 545 750,83 Frcs. Ferner waren zu zahlen die diesjährigen Quoten der von Deutschland, Italien und der Schweiz übernommenen Ergänzungssubvention von 28 Millionen Francs, sowie nach weiterer Festsetzung von dem Drittel der Subvention von 85 Millionen Francs die Summe von 9 614 339 Frcs. Hiervon kommen auf Deutschland 3 138 211,52 Frcs., so dass Deutschland für das neunte Baujahr zu zahlen hat 4 683 962,35 Frcs. Die gesammte Subventionsleistung der drei betheiligten Staaten beträgt 16 183 780 Frcs. Die Zahlung des Deutschen Antheils ist rechtzeitig durch Vermittelung der Reichsbank bewirkt, der Gegenwerth beträgt zuzüglich der Vermittelungskosten 3 790 765,80 *M.* Nach Mittheilung des Schweizerischen Bundesrathes ist bis zum 30. September 1881 thatsächlich der fertige Tunnel auf 13 966,4 m verlängert worden. Die Vollendung der eigentlichen Tunnelbauarbeiten ist inzwischen erfolgt.

Actionäre der Thüringischen Eisenbahn sind bekanntlich u. A. auch die drei Regierungen von Preussen, Weimar und Gotha. Preussen besitzt eine Actie von 2 430 000 *M.*, Weimar eine solche von 2 700 000 *M.* und Gotha eine Actie von 1 620 000 *M.* Es ist selbstverständlich, dass die beiden letzteren Actien erworben werden müssen, wenn der Staat Preussen die Thüringische Bahn kaufen will. Aber auch für die sogenannte Preussische Staatsactie wird eine Entschädigung zu gewähren sein, da die Valuta derselben nicht aus fiscalischen Mitteln, sondern aus den von dem hochseligen König Friedrich Wilhelm III. zur Förderung einer Eisenbahn nach den westlichen Provinzen über Cassel verordneten Vermächtnisse von 1 Million Thaler entnommen ist, wie aus einem vom Generalsteuerdirector Kühne ausgestelltem Vermerke vom 9. April 1848 auf der von der Gesellschaft sub No. 67501 ausgefertigten Actie hervorgeht. — Die Anlegung dieser 810 000 Thaler des Legatenfonds in der auf den Preussischen Staat ausgestellten Thüringischen Staatsactie war jedoch, wie in einem bezüglich der Ausführung des Vermächtnisses getroffenen, Allerhöchst bestätigten Abkommens zwischen den Interessenten des prinzlichen Familien-Fideicommisses und der Staatsregierung constatirt ist, nur eine einstweilige; die definitive Verwendung dieses Betrages ist dagegen in Gemässheit der Bestimmungen des Allerhöchst verordneten Vermächtnisses zu Gunsten der Halle-Casseler Bahn erfolgt. Die Uebertragung des Eigenthums der Actie an den prinzlichen Fideicommiss stiess bisher insofern auf formale Schwierigkeiten, als eine solche Uebertragung nach den Bestimmungen des Staatsvertrages vom 19. April 1844 nur mit Zustimmung der Grossherzoglich Sächsischen und Herzoglich Gothaischen Regierung angängig war, diese Genehmigung aber bisher nicht erlangt werden konnte. Somit steht zwar das Eigenthum an der Actie zur Zeit zwar nominell noch dem Staate zu, dagegen sind sämmtliche aus dem Eigenthum entspringenden Nutzungsrechte von jeher dem Königlich Prinzlichen Familienfideicommisse eingeräumt, insbesondere ist letzterer stets im Genusse der Dividenden gewesen; auch ist demselben bei den neuen Actienemissionen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in den Jahren 1867 und 1874 das Bezugsrecht auf die neuen Actien eingeräumt. Hiernach ist dem Königlich Prinzlichen Familien-Fideicommisse für die Aufgabe seines Rechtes an der Actie eine Entschädigung zu gewähren. Wie der „Berliner Actionär" hört, hat sich die Verwaltung des Prinzlichen Fideicommisses damit einverstanden erklärt, dass dieselbe in gleicher Weise zu bemessen ist, wie die Abfindung der Privatactien Lit. A. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

Die Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen für den Monat December des vorigen Jahres zeigten für die 63 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten (die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als e i n Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April d. J. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung eine Vergleichung bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war): Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im December v. Js.: a) bei Vergleichung der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 109,46 km Betriebslänge) bei 44 Bahnen mit zusammen 22 997,49 km höher und bei 19 Bahnen mit zusammen 6 111,97 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 1 Bahn mit 94,50 km unverändert, bei 44 Bahnen mit zusammen 22 997,49 km höher und bei 18 Bahnen mit

zusammen 6 017,47 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) bei Vergleichung der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 109,46 km Betriebslänge) bei 51 Bahnen mit zusammen 25 658,95 km höher und bei 12 Bahnen mit zusammen 3 450,51 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 50 Bahnen mit zusammen 24 438,03 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 4 671,43 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende December v. J.: a) bei Vergleichung der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 109,46 km Betriebslänge) bei 36 Bahnen mit zusammen 21 813,03 km höher und bei 27 Bahnen mit zusammen 7 296,43 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 32 Bahnen mit zusammen 20 298,54 km höher und bei 31 Bahnen mit zusammen 8 810,92 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) bei Vergleichung der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 109,46 km Betriebslänge) bei 52 Bahnen mit zusammen 27 007,52 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 2 101,94 km geringer als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 47 Bahnen mit zusammen 24 950,05 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 4 159,41 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres. — Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende December v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 212 249 100 *M.* (408 495 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritätsstammactien und 759 158 200 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4 064,22 km, so dass auf je 1 km 298 274 *M.* entfallen. — Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende December v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 434 967 143 *M.* (576 677 150 *M.* Stammactien, 216 576 900 *M.* Prioritätsstammactien und 641 713 093 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 7 180,26 km, so dass auf je 1 km 199 849 *M.* entfallen.

Bei Zugverspätungen und hierdurch hervorgerufenen Anschlussversäumnissen sind die Eisenbahndirectionen durch früheren Ministerialerlass angewiesen, auf die Weiterbeförderung der Reisenden mittelst eines besonderen Zuges Bedacht zu nehmen, sofern sich für die zurückgebliebenen Passagiere nach dem bestehenden Fahrplan eine geeignete Gelegenheit nicht bietet, ihre Reise ohne erheblichen Zeitverlust mit einem der nächsten Züge fortzusetzen oder die betreffende Anschlussstation nicht geeignet ist, den Passagieren eine angemessene Unterkunft zu gewähren. Wenn auch die Weiterbeförderung der Reisenden unter Umständen da, wo solches aus Betriebsrücksichten angängig erscheint, auf kurzen Strecken mit einem Güterzuge unter Einstellung von Personenwagen, oder, wenn derartige Wagen nicht zur Stelle sind, im Packwagen bezw. in einem geeigneten Güterwagen nicht grundsätzlich auszuschliessen ist, so sind nach einer Circularverfügung des Herrn Ministers vom 9. d. M. doch derartige Massnahmen an Stelle der Weiterbeförderung mit besonderen Personenzügen auf ganz besondere Ausnahmefälle zu beschränken. Jedenfalls ist in solchen Fällen nur der gewöhnliche, nicht aber der für die aussergewöhnliche Beförderung in Güterzügen festgesetzte erhöhte Fahrpreis von den Reisenden zu erheben.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

III. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement.

Nachdem die durch den I. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement mit beschränkter Geltung für den die Eisenbahnen Deutschlands berührenden Vereinsverkehr eingeführten Abänderungen resp. Ergänzungen des § 48 und der Anlage D des genannten Reglements mit den aus dem II. Nachtrage zu letzterem ersichtlichen Modificationen auch in die Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglements übergegangen waren, hat die geschäftsführende Direction des Vereins in Gemässheit des Beschlusses zu No. III der Tagesordnung der im Jahre 1877 im Haag abgehaltenen Generalversammlung sofort die erforderlichen Schritte gethan, um zu erreichen, dass die mehrerwähnten Abänderungen etc. in das Vereinsbetriebsreglement s e l b s t aufgenommen werden konnten.

Insoweit die Genehmigung der Regierungen der übrigen im Vereinsgebiete vertretenen Staaten hierzu einzuholen war, ist diese Genehmigung ertheilt worden, so dass nunmehr die Ausgabe des III. Nachtrages zum Vereinsbetriebsreglement, welcher nachstehend S. 142 unter den offiziellen Bekanntmachungen publicirt wird, erfolgen konnte.

Erfahrungen mit der elektrischen Beleuchtung des Schlesischen Bahnhofs in Berlin.

Die Perronhalle des Schlesischen Bahnhofs in Berlin war vor Einrichtung der elektrischen Beleuchtung mit 140 Gas-Schnittbrennern zu 12 Normalkerzen Lichtstärke und 180 l Verbrauch in der Stunde, sowie mit 44 Schnittbrennern (in Transparenten) zu 3 Normalkerzen Lichtstärke und 80 l Verbrauch erhellt. Es kamen demnach auf die Stunde 28,72 cbm mit 4,37 *M.* Unkosten, wenn sich 1 cbm auf 0,152 *M.* berechnet.

Diese Anzahl Gasbrenner ist durch 12 elektrische Lampen, welche in zwei Stromkreisen zu je 6 Lampen eingeschaltet sind, ersetzt worden. Dieselben haben eine Lichtstärke von 360 Normalkerzen, oder, da 25 pCt. für Absorption durch die matte Verglasung in Abzug zu bringen sind, von 270 Normalkerzen. Die Lampen sowie die ganze Einrichtung sind von Siemens & Halske geliefert.

In der Zeit vom 13. Juni (Tag der Inbetriebnahme) bis 2. December 1880 wurde die Halle im Ganzen 873 Stunden lang erleuchtet und zwar 513 Stunden mit 6, die übrige Zeit mit 12 Flammen.

Die während dieser Zeit entstandenen Kosten betrugen

1.	für Feuerungsmaterial	623,22 *M.*
2.	„ Schmiermaterial	80,67 „
3.	„ Talg und Dichtungsmaterial sowie Nachnähen der Riemen u. s. w.	110,94 „
4.	„ Bedienung	517,36 „
5.	„ Beleuchtung des Maschinenhauses	154,70 „
6.	„ Dochtkohle	723,11 „
	Summa	2210,00 *M.*

oder auf die Stunde und Lampe rund 0,30 *M.*

Hierzu kommt nun noch das Anlagecapital, welches sich wie folgt zusammensetzt:

1.	Dampfkessel mit Armatur	2 588 *M.*
2.	Dampfmaschine	7 170 „
3.	Wellenleitung, Transmission, Werkzeuge u. s. w.	4 400 „
4.	Antheil am Maschinenhaus (dasselbe dient gleichzeitig für die hydraulischen Aufzüge) rund	8 000 „
5.	Elektrische Maschinen, Leitungen, Lampen u. s. w.	16 494 „
	Summa	38 652 *M.*

In dieser Summe sind jedoch auch die Kosten für die Einrichtung der später in Betrieb zu nehmenden zweiten Halle enthalten, so dass sich nach Abzug derselben die Gesammtkosten für die bisher im Betriebe befindliche Beleuchtung auf etwa 35 000 *M.* belaufen werden. Für die Beleuchtung der Halle werden voraussichtlich 20 000 Lampenbrennstunden erforderlich sein. Rechnet man für Verzinsung, Amortisation und vorkommende Reparaturen 10 pCt. des Anlagecapitals, so stellen sich die Kosten für die Lampenbrennstunde auf: $\frac{35\,000}{10 \cdot 20\,000} = 0{,}175$ *M.* oder für die in der Zeit vom 13. Juni bis 2. December auf $7398 \times 0{,}175 = 1\,295$ *M.* Die Gesammt Kosten für die elektrische Beleuchtung belaufen sich demnach auf $2210 + 1295 = 3\,505$ *M.*

Die Gasbeleuchtung für die Halle würde für die gleiche Zeit voraussichtlich $873 \times 4{,}37 = 3\,815$ *M.* beansprucht haben. Genaue Aufzeichnungen hierfür liegen nicht vor, da von den Gasmessern des Bahnhofs noch andere Flammen für Nebenräume gespeist wurden.

Bezüglich der gemachten Erfahrungen im Betriebe ist zu bemerken, dass Betriebsstörungen, welche eine Ausserbetriebstellung der ganzen Anlage veranlasst hätten, bis heute nicht vorgekommen sind. Zur Verhinderung derartiger Störungen sind eine zweite Dampfmaschine und eine elektro-dynamische Maschine in Reserve aufgestellt, deren Einschaltung sofort erfolgen kann. Dagegen ist vorgekommen, dass ein Treibriemen von der Vorlegswelle nach der elektro-dynamischen Maschine hin gerissen ist. Die sofort erfolgte Einschaltung der Reservemaschine beanspruchte nahe ¼ Minute Zeit, so dass die Perronhalle nur während dieser Zeit nicht erleuchtet war.

An den elektro-dynamischen Maschinen selbst waren während der gesammten Betriebszeit von 18 Monaten Reparaturen nicht nöthig. An den Lampen haben sich mitunter Mängel in den Uhrwerken gezeigt, indem die Zahnstange, welche die Dochtkohle vorschiebt, sich festsetzte, was ein Erlöschen der betreffenden Lampe im Gefolge hatte. Dies wurde von der Station mittels Läuteapparats nach dem Maschinenhause gemeldet, worauf dann sofort die Auswechselung der schadhaften Lampe gegen die in Bereitschaft gehaltene Reservelampe erfolgte, so dass während dieser Zeit nur die eine Lampe ausser Betrieb war.

Ueber die Wirkung des Lichts ist zu bemerken, dass dasselbe die Halle derartig erleuchtet, dass an jeder Stelle des Perrons kleine Druckschrift deutlich zu lesen ist. Das Licht der Lampen ist ausserdem, wie bereits erwähnt, durch matte Glasscheiben gedämpft, so dass dasselbe für die Augen nicht lästig ist.

(Centralblatt d. Bauverw.)

Zum Artikel 38 des Berner Entwurfs eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

In Veranlassung der in No. 99 S. 1423 Jahrg. 1881 d. Ztg. abgedruckten Aeusserung des Herrn Kubarth und der daran geknüpften Entgegnung seitens der Redaction, erhielt dieselbe ein der letzteren zustimmendes Schreiben des Herrn Professor Dr. jur. Fick in Zürich, Mitglied der im Jahre 1878 in Bern stattgefundenen internationalen Conferenz, welcher sich zur Sache wie folgt äussert: „Die Ausführungen in No. 94 und 95 und in den Anmerkungen zu dem Briefe des Herrn Kubarth sind so schlagend, dass ich denselben nichts hinzuzufügen wüsste. Es ist mir unbegreiflich, wie derselbe den Artikel 38 so crass missverstehen konnte. Interesse an der Lieferung heisst ein nicht durch den objectiven Werth des Frachtgutes gedecktes Interesse des Absenders (entgangener Gewinn, Conventionalstrafe etc.) an der Lieferung selbst, sowie ein nicht durch die gesetzlichen Sätze in Artikel 40 gedecktes Interesse an der rechtzeitigen Lieferung. Es ist dies allerdings ein neuer Rechtsbegriff gegenüber den alten Reglements, aber es ist ein sehr klarer und höchst praktischer. Durch die Declaration soll man gegen Frachtzuschlag das Recht erlangen, mehr Schaden zu beweisen, als nach den Artikeln 34, 37 und 40 für Untergang, Beschädigung oder Verspätung ersetzt werden würde. Was kann es wohl einfacheres und klareres geben?"

Literatur.

— st. — **Die allgemeinen Fernsprecheinrichtungen der Deutschen Reichs-, Post- und Telegraphenverwaltung.** Von C. Grawinkel, Kaiserlichem Postrath. Mit 53 in den Text gedruckten Holzschnitten. Berlin, Verlag von Julius Springer, 1882.

Die so rasche und umfangreiche Ausdehnung der Fernsprecheinrichtungen in Deutschland und deren solide Einrichtung ist nur möglich geworden dadurch, dass der grosse und leistungsfähige Organismus der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung das neue Verkehrsmittel in sein fest gegliedertes, exact arbeitendes Getriebe aufgenommen und entwickelt hat, und den Theilnehmern volle Garantie für sichern und prompten Betrieb bei mässigen Taxen bietet. Es wird daher für Viele erwünscht sein, in dem vorliegenden Werkchen eine, in kurze und übersichtliche Form gebrachte Beschreibung der Fernsprecheinrichtungen genannter Verwaltung zu erhalten.

Nach einer Einleitung, welche die geschichtliche Entwickelung der Telephonie giebt, werden in 6 Capiteln die Grundsätze, welche für die Herstellung von Fernsprecheinrichtungen massgebend sind, der Bau der Fernsprechlinien, die Einrichtung der Fernsprechstellen, das Vermittelungsamt, der Betrieb und die öffentlichen Fernsprechstellen behandelt und durch in den Text gedruckte Holzschnitte verdeutlicht. Beigefügte Schlussbemerkungen erweisen ziffermässig, welche Entwickelung das Fernsprechwesen innerhalb 4 Jahren erfahren hat. Aus dem dargestellten Bilde lässt sich ferner die Ueberzeugung gewinnen, dass die Deutschen Einrichtungen den oft vielgepriesenen ausländischen nicht allein in keiner Weise nachstehen, sondern sie in manchen Punkten, besonders in Bezug auf Solidität und praktische Ausführung übertreffen.

Nachdem das besprochene Buch auch geeignet ist, den Verkehrsbeamten als Lehr- und Hilfsmittel zu dienen, so können wir es sowohl diesen Beamten, als auch allen für das neue Verkehrsmittel sich Interessirenden bestens empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Der mit Nachtrag XXII vom 1. Januar cr. zur Einführung gekommene Seehafenausnahmetarif für Petroleum findet vom 1. Februar cr. ab auch Anwendung auf den Verkehr von den Seehafenstationen Altona und Ottensen nach Karolinenkoog, Station der Westholsteinischen Eisenbahn. Der bezügliche Nachtrag (XXIII) zum Gütertarif des Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1878 kann durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 26. Januar 1882. Die Direction. (242)

Zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Juli 1881 für den Eisenbahndirectionsbezirk Elberfeld (Ausnahmetarif in besonderer Ausgabe) wird am 1. Februar cr. der Nachtrag II eingeführt. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits früher eingeführten Frachtermässigungen für die Zeche Hannover I bei Bochum-Riemke etc. neue ermässigte Frachtsätze für die Zeche Massen ab Holzwickede resp. Unna.

Mit dem Tage der Inbetriebnahme der Verbindung der Zeche Massen mit der Station Unna treten für diese Zeche ferner von den Stationen Holzwickede resp. Unna B. M. und Wickede-Asseln K. r. in nachstehenden Verbandsverkehren theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft:

1. im Verkehr mit den Eisenbahn-Directionsbezirken Hannover, Magdeburg und Frankfurt a. Main;
2. im Verkehr mit der Braunschweigischen, der Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Anhaltischen Bahn und
3. im Rheinischen Nachbarverkehr.

Näheres über die betreffenden Frachtsätze ist bei den Güterexpeditionen Unna resp. Holzwickede zu erfahren. Elberfeld, den 24. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (243)

Oels-Gnesener Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab treten an Stelle der in unserem Localtarif für Nebengebühren sub No. X enthaltenen Bestimmungen über die Erhebung von Conventionalstrafen bei unrichtiger Inhalts- und Gewichts-Declaration etc. anderweite, und zwar die vom Tarifverbande am 1. September pr. publicirten desfallsigen Vorschriften in Kraft. Letztere können bei unseren Güterexpeditionen eingesehen werden. Breslau, den 23. Januar 1882. Direction. (244 H. & V.)

Königl. Ung. Staatseisenbahnen (ad No. 49785/81 V.). Am 15. Februar l. J. tritt zu dem ab 1. September 1881 auf unseren sämmtlichen Linien und auf der Donau-Drau Bahn giltigen Localtarife (Theil II) der Nachtrag II in Kraft. Dieser Nachtrag enthält nachstehende Aenderungen resp. neue Tarife und zwar:

Aenderungen resp. Ergänzungen des Haupttarifes, Druckfehler-Berichtigungen, Einbeziehung der Artikel Zuckerrüben resp. Zuckerrübenabfälle in den Ausnahmetarif 1 resp. 2; — ferner die Ausnahmetarife 6, 7 und 8 für den Transport von Holzkohle, ärarischen Tabakgefällsgütern, sowie von Mehl, Getreide und Wein ab Stationen der Donau-Drau Bahn nach Agram und Karlstadt, weiters einen Tarif für die Beförderung von Wagenladungsgütern auf der von Vukovár zur Donau führenden Flügelbahn, sowie Bestimmungen und Gebührenberechnung für auf offener Strecke in ganzen Zügen zur Be- resp. Entladung gelangende Transporte und schliesslich besonders ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter ab Stationen der Donau-Drau Bahn nach Fiume und vice versa. Budapest, im Januar 1882. Die Direction der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. (245)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der Oberschlesischen und R.O.U. Eisenbahn, sowie von Neurode etc. (Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin) nach der bezw. Kaiser Ferdinands-Nord-, Oesterreichischen Staats-, Oesterreichischen Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungs-, Oesterreichischen Süd-, Kaiserin Elisabeth-, Mährisch-Schlesischen Central-, Mährischen Grenz-, Galizischen Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, welche in Oesterreichischer Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Februar 1882 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 26. Januar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (246)

Gütertarif. Am 1. Februar l. J. tritt der I. Nachtrag zum Güter-Tarife (Theil II) für den Verkehr zwischen der Main-Neckar- und der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. November 1881 in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie — mit Gültigkeit vom 15. März cr. — neue zum Theil erhöhte Frachtsätze für den Verkehr unserer Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen mit verschiedenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn. Näheres bei unseren sämmtlichen Güterexpeditionen. Darmstadt, den 26. Januar 1882. Direction der Main-Neckar-Bahn. (247)

Am 1. Februar d. J. treten für die Beförderung von „Eisenerz" in Wagenladungen von 10 000 kg von Grünberg und Mücke nach Kalk Ausnahme-Tarif-Sätze in Höhe von ℳ 0,47 und ℳ 0,48 pro 100 kg in Kraft. Köln, den 26. Januar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.) (248)

Hessische Ludwigsbahn. Die in unserer Bekanntmachung vom 17. d. M. erwähnten Aenderungen der Frachten im Verkehre unserer Stationen Mannheim mit Belgien treten am 1. März d. J. nicht in Kraft und wird der neue Termin besonders bekannt gemacht. Mainz, den 27. Januar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (249)

Hessische Ludwigsbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 20. December d. Js. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die Frachterhöhungen für Käferthal (Wohlgelegen) und Waldhof im Hessisch-Elsässischen Verkehre erst am 1. März cr. in Kraft treten. Mainz, den 27. Januar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (250)

Am 1. Februar 1882 treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande,** Tarifheft No. 2, Frachtsätze für den Verkehr

zwischen Eberswalde einerseits und Lieberose, sowie Weichensdorf, andererseits in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen. Dresden, den 27. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (251)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 1. Februar c. ab gilt der ermässigte Frachtsatz für Niederschlesische Steinkohlen etc. nach Podejuch und Stettin bei Auflieferung eines Jahresquantums von 5 000 000 kg mit 0,72 ℳ pro 100 kg. (Localgüter-Tarif vom 1. Februar c. S. 95 Anm.) auch für die Stationen Ferdinandstein, Greifenhagen, Wilhelmsfelde-Fiddichow, Uchtdorf und Königsberg N/M. dergestalt, dass zur Ermittelung des Jahresquantums sämmtliche nach den genannten Stationen und nach Podejuch und Stettin beförderten Transporte zusammengerechnet werden. Breslau, den 26. Januar 1882. Directorium. (252)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für den Schweizerisch- und Vorarlberg-Rumänischen Getreideverkehr ist mit sofortiger Giltigkeit der Nachtrag II zur Einführung gelangt. Karlsruhe, den 24. Januar 1882. Generaldirection. (253)

Am 1. Februar 1882 treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Neuzelle (N.M.) und Chemnitz directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen sind. Dresden, den 28. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (254)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Februar d. J. tritt zu dem directen Steinkohlentarife von diesseitigen Stationen nach der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn vom 1. Januar 1878 ein Nachtrag IV in Kraft, durch welchen die Station Mölln i/M. in den Verkehr einbezogen wird. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 29. Januar 1882. VI 395. Direction. (255)

Am 1. Februar d. J. treten zu den Heften 3 und 4 des Gütertarifs für den **Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr** die Nachträge III in Kraft. Es enthalten:

a) Der Nachtrag III zu Heft 3:
Aufnahme der Station Düsseldorf-Käshof in den Tarif, veränderte (niedrigere) Entfernungen für Stationen der Strecke Mainkur-Hanau-Aschaffenburg-Erbach i/O. etc. der Hessischen Ludwigsbahn und Berichtigungen.

b) der Nachtrag III zu Heft 4:
Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, veränderte (niedrigere) Entfernungen für Stationen der Strecke Mainkur-Hanau-Aschaffenburg-Erbach i/O. etc. der Hessischen Ludwigsbahn und Berichtigungen. An demselben Tage treten auch Instradirungsänderungen insofern ein, als im Verkehr mit den Strecken Hanau - Aschaffenburg - Babenhausen - Erbach i/O., sowie mit den Stationen Altheim, Dieburg, Lengfeld und Reinheim die bisherigen Routen Giessen-Frankfurt a/M., Niederlahnstein - Rüdesheim - Höchst a/M., bezw. Höchst a/M.-Limburg-Niederlahnstein und Bingen ganz bezw. theilweise durch die Route Giessen-Friedberg-Hanau ersetzt werden. Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Ueber die bisherigen Verbandsrouten kann jedoch — unter Anwendung der bisherigen, zum grössten Theil höheren Frachtsätze — bei Frachtbriefvorschrift noch bis zum 15. März d. J. expedirt werden. Preis der Nachträge ℳ 0,15 bezw. ℳ 0,10. Köln, den 28. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.). (256)

Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Im Nachtrag VII zum Theil II und III des Tarifes für den Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband ist auf Seite 7, Pos. X der Frachtsatz für Getreide zwischen Napagedl einerseits und Hamburg und Lübeck andererseits irrig mit ℳ 4,40 angegeben, während derselbe richtig **Mark 4,56** pro 100 kg heissen soll. Diese Berichtigung tritt mit 15. Februar l. J. in Wirksamkeit. (257 R M)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Im nachbarlichen Personen- und Gepäckverkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Thüringischen Bahn, Werrabahn und Saalbahn andererseits werden vom 1. Februar cr. ab auf Retourbillets je 25 kg Freigepäck in jeder Richtung gewährt. Berlin, den 27. Januar 1882. Die Direction. (258)

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn. Für den Transport mineralischer Kohlen ab Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhm. Westbahn, der Buschtêhrader Eisenbahn und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen der **Werrabahn** tritt am 1. März 1882 ein neuer Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

Der gleichnamige Tarif vom 1. März 1880 nebst Nachtrag I und II wird mit 1. März 1882 aufgehoben; soweit jedoch der neue Tarif keine Frachtsätze enthält oder höhere als die bisherigen, so bleiben letztere noch bis 15. März 1882 in Geltung. Exemplare des neuen Tarifs sind durch die betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen. Prag, im Januar 1882. Die Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen. (259)

Für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld nach Stationen der Oldenburgischen Bahn, sowie von der Oldenburgischen Station Eversburg nach Stationen der Strecke Nortrup-Fürstenau des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) tritt am 10. n. Mts. ein neuer Ausnahme-Tarif in Kraft.

Soweit durch die Sätze dieses Tarifs Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, kommen letztere noch bis zum 15. März cr. in Anwendung.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare des Tarifs käuflich zu beziehen sind, zu erfahren. Oldenburg, 1882, Januar 27. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossh. Eisenbahn-Direction. Ramsauer. (260 B. & W.)

Mit dem 1. Februar d. J. treten im Gütertarif für den Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg vom 1. Juli 1880 folgende Aenderungen resp. Erweiterungen ein:

a) die im Abschnitt II C, Tarif für Nebengebühren, unter VII 2 (Seite 12) für Wagenstrafmiethe aufgeführte Bestimmung erhält folgende Fassung:

„Für jeden angefangenen oder verstrichenen Tag: pro Wagen
für die ersten 24 Stunden . 2 ℳ
für die zweiten 24 Stunden 3 „
für jede weiteren 24 Stunden 4 „
Soweit auf einzelnen Stationen anderweite Bedingungen für die Lagerung von Gütern oder für die Erhebung von Wagenstrafmiethe zur Anwendung kommen, werden dieselben durch Aushang in den Expeditionslocalen bekannt gemacht;

b) die bisherige Personenhaltestelle Matheninken wird für den gesammten Güter-, Vieh-, Leichen- und Fahrzeugverkehr, mit Ausnahme von schwerwiegenden Fahrzeugen, eröffnet und findet vom genannten Tage ab nach und von derselben die unumschränkte Abfertigung dieser Gegenstände statt. Bromberg, den 24. Januar 1882. Kgl. Eisenbahndirection. (261 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. März cr. neuen Stils ab tritt ein XIII. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Abänderungen resp. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 48, 51 und 54 des Betriebsreglements;
2. Aufhebung der im Anhang VI zum Gütertarif resp. im II. Nachtrage zu dem ersteren enthaltenen Frachtsätze für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn im Verkehr zwischen den Stationen Königsberg i/Pr., Insterburg und Pillau bezw. Memel einerseits und Orel, Karatschew, Brjänsk und Roslawl andererseits;
3. Erhöhung der Rubelfracht für Hanf- etc. Transporte im Verkehr zwischen Station Minsk der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits und einzelnen Deutschen Verbandstationen andererseits;
4. erhöhte Rubelfrachtsätze für Oelsamen aller Art im Verkehr zwischen Stationen der Orel-Witebsker und Dünaburg-Witebsker Eisenbahn einerseits und Nichtrussischen Stationen andererseits;
5. anderweite ermässigte Mark-Frachtsätze im Verkehr zwischen Pillau und sämmtlichen Russischen Verbandstationen, insoweit sie mit Pillau im directen Verkehre stehen, für alle Classen, Artikeltarife und den Ausnahmetarif für Petroleum;
6. Ausdehnung des Hanf- etc. Verkehrs der Station Neusalz a/O. auf sämmtliche Russischen Verbandstationen, für welche überhaupt schon directe Hanf- etc. Frachtsätze existiren;
7. theilweise ermässigte Frachtsätze für Flachs, Flachsheede und Werg im Verkehr zwischen Stationen der Grossen Russischen, Moskau-Brester, Orel-Witebsker, Libau-Romnyer und Warschau-Terespoler Eisenbahn einerseits und Nichtrussischen Verbandstationen andererseits;
8. Ermässigung der Fracht für Flachs, Flachsheede und Werg im Verkehr zwischen Köln (Eisenbahn-Directions-Bezirk Köln linksrheinisch) und sämmtlichen Russischen Verbandstationen, insoweit sie mit Köln directen Verkehr haben;
9. eine Druckfehlerberichtigung.

Exemplare des vorbezeichneten Tarif-Nachtrages sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 24. Januar 1882. Königl. Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (263 J)

Am 1. k. Mts. tritt im Rheinisch-Niederländischen Verkehr via Venlo-Eindhoven zu den Ausnahme-Tarifen vom 15. Juli 1879 für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Eisenerzen in Sendungen von 50 000 kg bezw. 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen, Stationen der Niederländischen Staatsbahn, sowie Amsterdam, 's Gravenhage und Leiden, Stationen der Holländischen Eisenbahn andererseits der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Aenderungen resp. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Rotterdam der Niederländischen Staatsbahn und Bestimmungen

über Abfertigung der Sendungen der Zechen Langenbrahm, Ludwig und Neu-Essen IV bei Rüttenscheid.

Verkaufspreis ℳ 0,10. Köln, den 30. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische). (264)

Die in dem Staatsbahntarife für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen Berlin und Magdeburg mit dem 1. Januar 1882 für Cottbus und Peitz (H. S. G. B.) zur Einführung gelangten directen Frachtsätze kommen, soweit für die einzelnen Relationen seither überhaupt directe Taxen bestanden, auch für den Verkehr mit diesseitigen Stationen Cottbus und Peitz zur Anwendung und zwar, insoweit Ermässigungen eintreten, sofort, soweit Erhöhungen herbeigeführt werden, ab 15. März cr. Cottbus, den 28. Januar 1882. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (265)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. In Folge Eröffnung der Station Budapest-Donauuferfrachtenbahnhof werden am 15. März 1882 im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande, Theil II A und B (Classen- und Getreidetarif) die Frachtsätze für den Transport von Eil- und Frachtgütern im Verkehre mit Budapest-Franzstadt der Ungarischen Staatsbahn aufgehoben. Bezüglich derjenigen Artikel, welche bis auf Weiteres vom directen Verkehr mit Budapest-Donauuferfrachtenbahnhof ausgeschlossen sind, enthält der Nachtrag VI zum Theil II A Classentarif sub 1 nähere Bestimmungen. Breslau, den 1. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verbandverwaltungen. (266)

Im **Ostdeutsch - Niederländischen Verbande** sind nachstehende Ausnahmesätze für Hanf pro 100 kg eingeführt:

Königsberg-Amsterdam (Station der Niederländischen Rheinbahn und der Holländischen Bahn) . . . . 2,89 ℳ

Königsberg - Rotterdam (Station der Niederländischen Rhein- und Niederländischen Staatsbahn . . . . 2,95 „

Die Sätze kommen bei Auflieferung von 1 000 kg pro Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht zur Anwendung. Hannover, den 26. Januar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (267)

Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. Im Verfolg unserer Bekanntmachung vom 7. December pr. bringen wir zur Kenntniss, dass der neue Tarif zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Bahn einerseits und Stationen der Prinz-Heinrichbahn andererseits erst mit 1. März d. J. zur Einführung kommen wird. Strassburg, den 28. Januar 1882. Kaiserliche General-Direction. (268)

Mit dem 1. Februar cr. tritt zu den Tarifen für den Steinkohlenverkehr von Stationen der Oberschlesischen beziehungsweise Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn vom 15. November 1880 je ein Nachtrag II in Kraft, in welche die seither in den Tarifen für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen bezw. Rechte-Oderufer Eisenbahn nach den Stationen Hamburg (B. M.), Harburg etc. vom 10. bezw. 25. März 1877 nebst Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Hamburg, Harburg, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Hannover übertragen sind.

Exemplare der Nachträge sind bei den Verbandstationen zu haben. Berlin, den 25. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (269)

Die z. Zt. bestehenden Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen und Cokes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ab Lugau, Oelsnitz b./L. und Zwickau nach Marienfelde — Station des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin — werden vom 1. Februar a. cr. ab um 0,01 ℳ pro 100 kg ermässigt. Gleichzeitig wird unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 10. Januar a. cr. hiermit veröffentlicht, dass die Ermässigung der Steinkohlenausnahmefrachtsätze für Lugau, Oelsnitz b./L. und Zwickau um 0,03 ℳ pro 100 kg sich vom 16. März a. cr. ab nur auf den Verkehr mit Berlin (Anhalt. Bhf.), Berlin (Dresdn. Bhf.) und Berlin (Potsdamer Bhf.) erstreckt, für die übrigen Berliner Bahnhöfe und Berliner Ringbahnstationen dagegen von diesem Zeitpunkte ab die im Berlin-Sächsischen Verbandstarife (Heft No. 2) enthaltenen Taxen wieder zur Anwendung kommen. Dresden, am 30. Januar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (270)

2. Betriebs-Reglement-Nachtrag.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

III. Nachtrag zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1881. Sofort gültig. (Ausgegeben im Januar 1882.)

Die durch den I. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement mit beschränkter Geltung für den die Eisenbahnen Deutschlands berührenden Vereinsverkehr eingeführten Abänderungen resp. Ergänzungen des § 48 und der Anlage D des genannten Reglements sind fortan im gesammten Vereinsverkehre zu beobachten und werden hiermit in das Vereinsbetriebsreglement selbst aufgenommen.

Demgemäss treten an Stelle der Bestimmungen unter A 3a und c des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (cfr. Seite 24/25 des Reglements) die folgenden:

„a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen vergl. Anlage D No. I.);

c) pikrinsaure Salze sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;“

und an Stelle der Anlage D (S. 53—67 des Vereinsbetriebsreglements) die durch den I. Nachtrag zu letzerem Reglement publicirte neue Anlage D mit den generellen Anmerkungen a und b auf Seite 53 des Reglements (den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden betreffend) und mit der Massgabe, dass in der Anmerkung a, dritte Zeile, hinter „Sprengmitteln“ einzuschalten ist: „sprengkräftige Zündungen“ (cfr. Nachtrag II zum Vereinsbetriebsreglement, Seite 4 oben). Ebenso sind die Hinweise auf die vorerwähnten Anmerkungen a und b (am Fusse der Seiten 59, 60 u. 63 des Vereinsbetriebsreglements) betreffenden Orts in die neue Anlage D zu übertragen.

Ferner ist behufs weiterer Vervollständigung des Betriebsreglements des Vereins

1. am Fusse der Seite 25 desselben folgende Anmerkung zu litt. B 3 (cfr. II. Nachtrag, Seite 3, unten) aufzunehmen:

   „Das Oesterreichische und das Ungarische Betriebsreglement enthalten hinter dem Worte „Kunstgegenstände“ noch den Zusatz: „dann Antiquitäten“.

2. der neuen Anlage D als Anmerkung zu No. XXXII alin. 1 und No. 3 (cfr. II. Nachtrag, Seite 4) hinzuzufügen:

   „Die Betriebsreglements für Oesterreich und Ungarn enthalten zwischen den Worten „ungesalzene“ und „frische Häute“ den Zusatz: „oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873 mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete“. — Nach der vorbezeichneten Verordnung müssen die zum Transport bestimmten thierischen Rohproducte und Abfälle ohne Unterschied der Menge, in welcher der Transport stattfindet, mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) derart befeuchtet werden, dass die Fäulniss wirksam hintangehalten wird, bezw. dass kein Fäulnissgeruch wahrnehmbar ist.“ —

Dem Obigen zufolge treten die Schlussbestimmungen in dem I. Nachtrage zum Vereinsbetriebsreglement, desgleichen die, die Ausdehnung der Wirksamkeit der Bestimmungen dieses Nachtrags betreffende Bestimmung des II. Nachtrags zu dem vorbezeichneten Reglement ausser Geltung und es bleibt von dem Inhalte des letzteren Nachtrags — abgesehen von den lediglich zur Nachricht mitgetheilten, den internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr betreffenden Bestimmungen — nur noch die Verordnung vom 15. September 1881 (S. 5 und 6) zu beachten.

Berlin, im Januar 1882.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Fournier.

3. Stationsverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin zufolge wird mit dem Tage der Betriebseröffnung der Berliner Stadtbahn, welche noch besonders bekannt gemacht wird, die zwischen Berlin und Cöpenick belegene Station Rummelsburg und die an der Ringbahn belegene Station Stralau eingehen und an deren Stelle am gleichen Tage eine Personenhaltestelle an der Gabelung der vom Schlesischen Bahnhofe nach der Ringbahn führenden Geleise in Kilometerstation 2,32 der Strecke Berlin-Cöpenick unter der Bezeichnung Stralau - Rummelsburg in Betrieb gesetzt werden.

Berlin, den 27. Januar 1882.
Die geschäftsführende Direction.

4. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf dem Bahnhofe Pasewalk angesammelten ausrangirten alten Oberbau- und Baumaterialien als: Schienen, Herzstücke, Kleineisenzeug etc. sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden. Kaufiustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift: Offerte zum Ankauf alter Materialien versehenen Offerten frankirt bis zum Freitag, den 24. Februar cr., Vormit-

tags 11 Uhr an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Bureau hier von Vormittags 9 bis 12 Uhr, ferner in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers, im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus; auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offerten-Formular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 30 ₰ von unserem Bureauvorsteher Herrn Hintz in Stettin, Linden-Strasse No. 19 in Empfang genommen werden. Stettin, den 27. Januar 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Stettin-Stralsund. (40 J)

RechteOder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von zehn Normal-Güterzug-Locomotiven soll durch Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und Lieferung sind von unserm Centralbureau Breslau, Berliner Strasse 76, zu beziehen und Offerten gemäss den Bedingungen bis zu dem ebendaselbst Freitag, den 10. Februar 1882, Vorm. 11 Uhr stattfindenden Submissionstermine an uns einzureichen. Direction. (39)

Berlin-Anhaltische und Oberlausitzer Eisenbahn. Maschinen- und Wagenverwaltung Centralbureau SW. Tempelhofer Ufer 27 I. Die im Laufe des Jahres 1882 im Werkstättenbetrieb der Berlin-Anhaltischen und Oberlausitzer Eisenbahn aufkommenden Altmaterialien etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Angebote auf Ankauf derselben mit der Aufschrift:
„Offerte auf Abnahme alter Materialien" sind im obgenannten Bureau, Abtheilung: maschinentechnisches Bureau, Maschinenmeister Vocke, bis 9. Februar 1882 abzugeben, woselbst auch die Verkaufsbedingungen eingesehen, bezw. gegen Erlegung von 50 ₰ in Empfang genommen werden können. Berlin, den 25. Januar 1882. Der Obermaschinenmeister. gez. Hennig. (35)

Pfälzische Eisenbahnen. Es sollen 30 Stück ausrangirte 2achsige Güterwagen, darunter 9 Stück mit Bremse, an den Meistbietenden gegen Baarzahlung verkauft werden.

Hierauf Reflectirende wollen ihr Angebot portofrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Wagen" versehen bis zum 8. Februar l. Js, Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Direction einreichen.

Die Wagen können in unserer Betriebswerkstätte Ludwigshafen eingesehen werden. Ludwigshafen, 24. Januar 1882. Die Direction. v. Jaeger. (34)

Privat-Anzeigen.

Eisenbahnwörterbuch v. J. Rübenach. I. Theil: Französ.-Deutsch 7 M. II. Theil: Deutsch-Franz. 7 M. Verlag v. H. S. Hermann in Berlin.

Patent - Eisenbahn - Billetschränke
D. R. P. No. 9429 liefert
Val. Hammeran in Frankfurt a. M.
Jllustrirte Preislisten gratis.
Agenten gesucht.

---

4 Neuhaus'sche No. 8 Pulsometer,
2 u 2 übereinander montirt, entsümpft. Grube Heisinger-Tiefbau b. Kupferdreh in 62 Tag. u. hoben 204408 cbm. Wasser 34 m. saiger bei 6° C. Temperatur-Erhöhung u. einem Druck v. 3,2 Atm. — 2 No. 8 Puls., wie nebenstehd., 45 u. 50° schräge montirt, entsümpften Zeche „Paul" b. Werdeu, in 30 anstatt 52 Tagen.

Garantirte auf wirklich Proben berun. Leistungs-Angaben.

BERLIN SW., *Königgrätzer-Strasse 77.*
Deutsch-Engl. Pulsometer-Fabrik M. NEUHAUS.
Telegr.-Ad.: „HYDRO" Berlin.

Bücher-Ankauf!

Ganze Sammlungen wie einzelne gute Werke, baar zu höchsten Preisen. Kataloge über mein Lager für 30 Pf. fro.
L. M. Glogau, Hamburg, 23 Burstah.

Oefen für Waggons

(Normalöfen),

Locomotivschuppenöfen,

wie solche in vielen Exemplaren bereits geliefert, empfiehlt die Fabrik für Heizungs-, Ventilations- und Koch-Anlagen von

Emil Rudolph Damcke,
Charlottenburg,
Salzufer 21.

Auf der Gewerbe- und Kunst-Ausstellung zu Düsseldorf 1880 mit der goldenen Staats-Medaille prämiirt.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb

in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,

liefert:

A. Walzwerks-Produkte aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- u. Fein-Eisen, Rund-, Quadrat-, Flach-, Schneid- und Band-Eisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als L-T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- und **Winkelschienen.**
Bleche als: Kesselbleche in allen Qualitäten, Fein-, Brücken-u. Reservoir-Bleche, gesteinte u. gerippte Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnschienen	60,000 t
Eisenbahnschwellen	10,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Bleche	7,500 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t
Walzdraht	6,000 t

B. Stahlwerks-Produkte.

Façonguss aus Flusseisen und Flussstahl nach eigenen und fremden Modellen.

C. Hochofen-Produkte.

Puddel-, Giesserei-, Bessemer- und **Thomas-Roheisen.**
Spiegeleisen und **Ferro-Mangan.**

Produktionsfähigkeit pro Jahr:
Roheisen 170,000 t.

D. Maschinelle Produkte etc.

Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Förder-, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Dimensionen.
Druck- und **Hebepumpen** für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rund-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbsttätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poteriegnss.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon und jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachkonstruktionen jeder Grösse.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne** etc.
Schwimmende Docks.

E. Bergbau-Produkte.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zeche Oberhausen.

PATENTE: Wasserhaltungsmaschinen mit Rotation und Hubpausen, System Kley. **Flachschieber und Präzisions-Steuerungen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen** mit Expansionssteuerung, System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbsttätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. St. Antonyhütte zu Osterfeld bei Sterkrade.
III. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
IV. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
V. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VIII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
IX. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Rellinghausen.
X. Zeche Neu-Essen IV in Rellinghausen.
XI. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XII. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 7000, gegen 9000 im Jahre 1873/74.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

(vorm. William Benndorf)

Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer:
Schraubenschneid - Support - Drehbänke nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**
ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:
Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.
Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 10. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Februar 1882.

Inhalt: Die Berliner Stadtbahn. — Aus den Denkschriften, betr. die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. — Zur ersten Berathung des Gesetzentwurfes, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat. — Die Generaldebatte des Etats im Preussischen Abgeordnetenhause. — Die Bayerischen Staatsbahnen in 1880. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Aus Italien. — Haftpflicht. — Literatur: Regray, Rendement des machines-locomotives. Reichskursbuch. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Genenalversammlungen. 4. Stationsauflassung. 5. Submissionen. 6. Submissionsresultate. — Privat-Anzeigen.

Die Berliner Stadtbahn

wird nach offizieller Bekanntmachung am 7. Februar 1882 mit den Stationen Schlesischer Bahnhof, Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Börse, Friedrichstrasse, Lehrter Bahnhof, Bellevue, Zoologischer Garten, Charlottenburg und Westend **für den Local-Personenverkehr** eröffnet.

Die nachstehende Uebersichtsskizze, welche dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ entnommen ist, giebt ein Bild der Situation der Stadtbahn und der Anschlüsse an dieselbe:

Weiter entnehmen wir dem „Amtsblatt für den Eisenbahndirectionsbezirk Berlin“ nachstehende amtliche, das Publikum Berlins und weitere Kreise interessirende Notizen:

Diese Bahn ist zunächst nur für den Personenverkehr bestimmt und soll:

a) im Localverkehr die einzelnen von ihr berührten Stadttheile sowohl untereinander, als auch mit den Stationen der Berliner Ringbahn und den Vororten Berlins in der Richtung nach Erkner, Potsdam und Spandau verbinden;

b) im Durchgangsverkehr (Externverkehr) die directe Durchführung der Courier-, Schnell- und Personenzüge der an dieselbe angeschlossenen zwei östlichen (Ostbahn und Niederschlesisch-Märkische Bahn) und drei westlichen (Berlin-Wetzlar, Berlin-Potsdam-Magdeburg und Berlin-Lehrte) Staatsbahnen, sowie der Berlin-Hamburger und Berlin-Dresdener Bahn bis in das Centrum der Stadt und über dasselbe hinaus bis zum jetzigen Endbahnhofe ermöglichen.

Die Bahn wird für jede dieser beiden Verkehrsarten zwei Geleise, im Ganzen also vier Geleise erhalten, von denen die beiden nördlichen dem Localverkehr, die beiden südlichen dem Durchgangsverkehr dienen sollen.

Die Localgeleise sind bei Rummelsburg und Charlottenburg durch gabelförmige Anschlüsse mit der Berliner Ringbahn so verbunden, dass die Localzüge der Stadtbahn in beliebiger Richtung auf die Ringbahn übergehen können, und stehen ausserdem mit den ad b) bezeichneten anschliessenden Bahnen derart in Verbindung, dass die Localzüge derselben (Vorortzüge) direct in bezw. durch die Stadt geführt werden können.

Die Geleise für den Durchgangsverkehr sind mit den östlichen und westlichen Staatsbahnen, sowie mit der Berlin-Hamburger Bahn durch besondere Anschlüsse direct verbunden und stehen durch die Ringbahn über Grunewald auch mit der Berlin-Dresdener Bahn in Verbindung.

Die Anschlüsse der beiden östlichen Staatsbahnen münden auf dem Schlesischen Bahnhof, diejenigen der drei westlichen Staatsbahnen und der Berlin-Hamburger Bahn auf dem Bahnhof Charlottenburg in die Externgeleise der Stadtbahn ein.

Die allgemeine Richtung der Stadtbahn zwischen ihren beiden Endpunkten, dem Schlesischen Bahnhof und dem Bahnhof Charlottenburg, ist diejenige von Osten nach Westen. Sie folgt im Wesentlichen dem Laufe der Spree, welche sie dreimal überschreitet.

Die Bahn ist ohne die Anschlüsse 11,26 km lang. Sie erhält zwischen den beiden vorgenannten Endbahnhöfen zwei Hauptzwischenbahnhöfe und zwar in der Nähe des Alexanderplatzes und an der Friedrichstrasse, ausserdem 5 Zwischenstationen.

Die letzteren werden nur für den Localverkehr eingerichtet, während die vier Hauptbahnhöfe sowohl dem Localverkehr, wie dem Durchgangsverkehr dienen sollen, und eine dementsprechende Einrichtung erhalten.

Die Namen der Stationen und ihre Entfernungen vom Schlesischen Bahnhofe, als dem Anfangspunkt gerechnet, sind folgende:

Schlesischer Bahnhof	0,00 km
Jannowitzbrücke	1,18 „
Alexanderplatz	2,17 „
Börse	2,86 „
Friedrichstrasse	3,97 „
Lehrter Bahnhof	5,41 „
Bellevue	7,00 „
Zoologischer Garten	9,01 „
Charlottenburg	11,26 „

Von der Gesammtlänge der Bahn liegen 43 pCt. in Curven, 57 pCt. in geraden Linien, 80 pCt. horizontal, 20 pCt. in Steigungen resp. Gefällen.

Der Minimalradius der Curven ist 280 m; die Maximalsteigung 1 : 125.

Der höchste Punkt der Bahn liegt in der Nähe des Lehrter Bahnhofes und zwar 2,0 m über dem Schlesischen Bahnhof, 2,9 m über dem Bahnhof Charlottenburg und 3,4 m über der am Tiefsten gelegenen Horizontalen der Stationen Bellevue und Zoologischer Garten.

Die Bahn ist mit Ausnahme des westlichen Endes, auf welchem der Unterbau durch gewöhnliche Erdschüttung hergestellt ist, und der mit eisernem Ueberbau versehenen Brücken und Strassenunterführungen durchweg auf gewölbten Viaducten angelegt. Sie liegt so hoch über dem Strassenniveau, dass Niveauübergänge vermieden, sämmtliche von der Bahn gekreuzten Strassen und Wege unterführt und die Bahnhöfe in zwei Etagen angelegt werden konnten, so dass die Expeditions- und Warteräume im Niveau der Strasse, die Geleise und Einsteigeperrons aber darüber liegen.

Der Oberbau der Bahn ist aus Stahlschienen auf schmiedeeisernen Langschwellen nach System Haarmann hergestellt. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge soll 45 km pro Stunde nicht überschreiten.

Der Bau der Bahn wird von der Königlichen Direction der Berliner Stadteisenbahn geleitet, der Betrieb derselben wird von der Eisenbahndirection zu Berlin geführt werden.

Zur Benutzung für den Localverkehr befinden sich auf den Stadtbahnhöfen die Billetschalter, das Stationsbureau, die Wartesäle (ohne Restaurationen) und die sonstigen Nebenräume im Parterregeschoss der Bahnhofsgebäude; Gepäckexpeditionen für den Localverkehr sind nicht vorhanden, da eine Gepäckabfertigung in diesem Verkehre der Stadtbahn überhaupt nicht stattfindet.

Es ist die Möglichkeit vorgesehen, an vier besonderen Schaltern zu gleicher Zeit Billets auszugeben, so dass stets eine dem Verkehr entsprechende Anzahl Schalter geöffnet werden kann.

Eine Orientirung in Beziehung auf die den Aufgang zum Perron bildende Treppe ermöglichen u. A. Aufschriften an den entsprechenden Stellen im Parterreraum.

Am obern Ende dieser im Perron unter einer bedeckten Halle endigenden Treppe ist ein Billetschaffner postirt, welcher den Zugang zum Perron bewacht und nur gegen Vorzeigung gültiger Fahrbillets durch Coupirung derselben den Zutritt zu dem zwischen den beiden Localgeleisen liegenden Perron gestattet.

An dem auf einem Bahnhofe ankommenden Zuge ist dessen Richtung besonders erkennbar gemacht, indem die Locomotive vorn auf einer grossen Tafel Richtung und Endziel desselben zeigt; ausserdem sind kleinere Tafeln mit derselben Aufschrift an der untern Hälfte der Seitenwand des ersten und letzten Wagens und eine Tafel mit der Bezeichnung der Zuggattung „Nordringzug“, „Südringzug“, „Stadtbahnzug“ oder „Vorortzug“ oben an der Dachkante des ersten Wagens angebracht.

Endlich erfolgt noch eine Zurechtweisung in Bezug auf die Fahrt der verschiedenen Züge durch je einen Arm, welcher in der Nähe der Perronbude mitten auf dem Perron an einer Säule angebracht ist und mittelst eines Pfeiles nach dem Geleise hinweist, auf welchem der Zug abgehen soll; auch auf diesem Arm ist die Richtung und das Endziel des Zuges angegeben. Der Zug selbst wird durch den Locomotivführer mit Hilfe der Vacuumbremse in kürzester Frist — etwa 20 Secunden — zum Stehen gebracht. Das Oeffnen der Coupéethüren bleibt den Passagieren selbst überlassen. Demzufolge wird bei jedem Zuge ausser dem Locomotivpersonal nur noch ein Zugführer thätig sein, welcher auf die vorschriftsmässige Führung des Zuges zu achten und insbesondere auch für den rechtzeitigen Schluss der Thüren zu sorgen hat.

Das sonst übliche Signal mit einer Perronglocke wird nicht gegeben; vielmehr giebt der Zugführer, sobald die Abfahrtszeit eintritt, dem Locomotivführer nur durch zwei kurze Pfiffe mit der Mundpfeife das Zeichen zur Abfahrt, worauf der Zug sich sofort in Bewegung setzt. Die anderwärts gewöhnliche Billetcontrole beim Einsteigen in die Coupées entfällt vollständig; an ihre Stelle treten nur aussergewöhnliche Revisionen während der Fahrt, welche sich insbesondere darauf erstrecken, dass der Passagier nicht eine höhere, als nach seinem Billet zulässige Wagenclasse benutzt und nicht über die Bestimmungsstation, auf welche das Billet lautet, hinausfährt. Kein Bahnhof darf auf anderm Wege verlassen werden, als auf dem vorgeschriebenen und als Ausgang besonders kenntlich gemachten. Am Ausgange ist wiederum ein Billetschaffner postirt, welcher die Billets abnimmt und beim Fehlen eines solchen die Zahlung der vorgeschriebenen Strafe veranlasst.

Nach den projectirten Kursen der Stadtbahnzüge findet eine directe Verbindung von einer der nördlichen Stationen der Ringbahn Moabit bis Friedrichsberg nach einer der südlichen Ringbahnstationen Treptow bis Grunewald nicht statt. Indessen sind die Südring- und Nordringzüge so gelegt, dass man bei jedem Südringzuge, welcher vom Potsdamer Bahnhof nach dem Schlesischen Bahnhof fährt, in Stralau-Rummelsburg einen von der Stadt kommenden Nordringzug antrifft, mit welchem man nach jeder nördlichen Ringbahnstation gelangen kann; auch jeder von dem Schlesischen Bahnhof nach dem Potsdamer Bahnhof fahrende Südringzug kreuzt in Stralau-Rummelsburg mit einem Nordringzuge und bietet den von den Stationen des Nordrings kommenden Reisenden Gelegenheit nach jeder südlichen Ringbahnstation zu gelangen.

Ebenso sind die Ankunfts- und Abgangszeiten der Süd- und Nordringzüge in Westend so gelegt worden, dass man — allerdings mit Umsteigen aus einem Zuge in den andern — im Stande ist, alsbald von einer südlichen Ringbahnstation nach einer nördlichen Ringbahnstation und umgekehrt weiter fahren zu können. Da indessen doppelt so viel Nordringzüge (in einstündigen Intervallen) verkehren werden, als Südringzüge (in zweistündigen Intervallen), so wird bei den Nordringzügen sich immer nur bei einem Zuge um den andern Gelegenheit bieten in Stralau-Rummelsburg resp. Westend auf einen Südringzug überzugehen.

Von den Bahnhöfen der in Berlin einmündenden Bahnen sind durch die Züge der Stadt- und Ringbahn nur der Schlesische, der Lehrter und der Potsdamer, sowie der Bahnhof Gesundbrunnen der Berliner Nordbahn zu erreichen. Bei der grossen Zahl der Züge, welche zwischen dem Schlesischen und

Lehrter Bahnhof täglich in jeder Richtung verkehren, — etwa 102 in je 10 Minuten Distanz — werden dieselben ein billiges und bequemes Reisemittel bieten, um nach den Bahnhöfen jener Bahnen zu jedem Zuge zu gelangen. Bezüglich des Potsdamer Bahnhofes und des Bahnhofes Gesundbrunnen wird dies nur bei einzelnen Zügen der Fall sein, weil nach diesen Bahnhöfen wenige Züge verkehren, und es nicht möglich ist, passende Anschlüsse herzustellen. Für die Südringzüge wird die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn in der Weise Anschlüsse in Schöneberg resp. im Potsdamer Bahnhof herstellen, dass man von Zehlendorf, Steglitz und Friedenau die Stationen der Ringbahn und vermittelst dieser die Stadtbahnstationen erreichen kann, sowie in umgekehrter Richtung von den Stationen der Stadt- und Ringbahn nach Friedenau, Steglitz und Zehlendorf zu fahren Gelegenheit findet.

Für den Localverkehr auf der Stadt- und Ringbahn und nach den Vororten Berlins hin werden folgende Bestimmungen resp. Massnahmen beabsichtigt:

1. Das Oeffnen der Wagenthüren darf auf den Stationen der Stadt- und Ringbahn nicht früher geschehen, als bis der Zug vollständig zum Stehen gebracht ist; auf den Stationen Stralau-Rummelsburg bis Erkner ist dem Publikum das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren nicht gestattet.

2. Die Züge führen nur II. und III. Classe. Das Tabakrauchen in der II. Classe ist nur in soweit gestattet, als besondere Rauchcoupées vorhanden sind; dieselben befinden sich nur in den Vorortzügen. Besondere Damen- und Nichtrauchercoupées führen die Züge überhaupt nicht.

3. Auf den Stadtbahnstationen wird die Dauer des Aufenthalts der Züge nicht ausgerufen.

4. Die nach § 10 Absatz 2 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zulässige Unterbrechung der Fahrt auf einer Zwischenstation ist bei den Stadtbahn-, Stadtringbahn- und Vorortzügen ausgeschlossen.

5. Für die von Stationen des Nordringes nach Stationen des Südringes und umgekehrt Reisenden findet in Westend resp. Stralau-Rummelsburg, für die Reisenden von den Vororten nach Ringbahnstationen und in umgekehrter Richtung in Stralau-Rummelsburg Wagenwechsel statt.

6. Bei Fahrten von Rixdorf-Tempelhof nach Wilmersdorf-Friedenau und darüber hinaus, und ebenso bei Fahrten von Grunewald-Wilmersdorf-Friedenau nach Tempelhof und darüber hinaus, ist den Passagieren gestattet, entweder in Schöneberg auszusteigen und daselbst die Rückkunft des Zuges vom Potsdamer Bahnhofe abzuwarten, oder im Zuge zu verbleiben und mit nach dem Potsdamer Bahnhofe und zurück zu fahren.

7. Die Billets werden, soweit dies nicht seitens des Zugpersonals geschieht, beim Verlassen des Bahnhofes abgenommen und sind daher aufzubewahren.

8. Die Tourbillets — mit Ausnahme der in den Vorortverkehren ausgegebenen — tragen die Bezeichnung „Zwischen“ (Anfangs- und Endstation), und kann mit einem solchen Billet die einmalige Tourfahrt bis zu dem den Billets aufgedrückten Zeitpunkte der Gültigkeit beliebig in der einen oder der andern Richtung zurückgelegt werden.

Es kann demnach auf der Abgangsstation auch das Billet für die Rückfahrt gelöst werden. Die Tourbillets werden bei der Lösung auf den Stadt- und Ringbahnstationen n i c h t abgestempelt, sondern beim Zugang zu den Perrons von dem Billetschaffner durch Coupirung entwerthet.

9. Auf den Stationen und Haltestellen der Stadtbahn werden für den Stadtbahn- und Stadtringbahnverkehr Billets in Bündeln zu 10 Stück mit einer Preisermässigung von 10 pCt. verausgabt, welche während der den Billets aufgedruckten Geltungsdauer beliebig zu Tourfahrten zwischen den betreffenden Stationen benutzt werden können.

10. Retourbillets mit zweitägiger Gültigkeit werden nur im Verkehr der Vororte mit den Stadtbahnstationen verausgabt.

11. Im Ringbahn-, Stadtringbahn- und in den Vorortverkehren werden Arbeitertagesbillets III. Classe — zur einmaligen Hin- und Rückfahrt, — sowie Arbeiterwochenbillets III. Classe — gültig von Montag bis Sonnabend zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt — mit Preisermässigung ausgegeben. Die Hinfahrt muss bis 8 Uhr Morgens beendet sein, Rückfahrt beliebig von 4 Uhr Nachmittags ab. Diese Billets werden bei der Lösung abgestempelt. Einer weiteren Abstempelung der Arbeiterwochenbillets für die übrigen Wochentage bedarf es nicht.

12. In den Vorortverkehren werden Abonnementskarten ausgegeben. Schülerabonnementsbillets gelangen in sämmtlichen Verkehren mit der Stadtbahn zur Ausgabe.

13. Abfertigung von Reisegepäck ist im Stadtbahn-, Stadtringbahn- und Vorortverkehr ausgeschlossen. Für das in das Schutzcoupée oder den Packwagen eingestellte Gepäck übernimmt die Eisenbahn keinerlei Haftpflicht; der Reisende hat für die Entnahme des Gepäcks aus dem Aufbewahrungsraum auf der Ankunfts- und Uebergangsstation selbst zu sorgen.

14. Eine besondere Anweisung der Plätze in den Zügen findet nicht statt. Wird ein Passagier mit einem Billet III. Classe in der II. Classe angetroffen, so hat derselbe eine Strafe von 6 ℳ verwirkt.

Aus den Denkschriften,

betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.*)

Königsberg-Labiau.

Der im Westen und Norden durch die Ostsee und das Kurische Haff, im Osten und Süden durch die Tilsit-Insterburger und Insterburg-Königsberger Eisenbahn begrenzte, zwischen 30 und 40 km breite Landstrich der Provinz Ostpreussen, welcher hauptsächlich den Landkreis Königsberg, die beiden Kreise Labiau und Niederung, sowie Theile der Kreise Wehlau und Insterburg umfasst, hat mit Schienenverbindungen bisher nicht bedacht werden können.

Durch die in Aussicht genommene Bahn von Königsberg nach Labiau soll zunächst dem westlich vom Deime-Fluss belegenen Verkehrsgebiete, dem sogenannten Samlande, dessen Verkehr fast ausschliesslich nach Königsberg gravitirt, der Seitens seiner Bewohner angestrebte und in zahlreichen Petitionen an die Staatsregierung erbetene Schienenweg gewährt werden. Bei der Bearbeitung des Projects ist jedoch auf die Möglichkeit einer etwaigen späteren Fortsetzung der Bahn in der Richtung auf Tilsit Rücksicht genommen, auch bei der Wahl und Ausrüstung der Trace beobachtet worden, dass dieselbe in einer zur Vermittelung des durchgehenden Verkehrs nicht ungeeigneten Weise herzustellen sein wird. Für locale Zwecke würde es genügt haben, die Bahn bei Königsberg an die Ostpreussische Südbahn anzuschliessen; abgesehen indess davon, dass letztere unter Privatverwaltung steht, erscheint es mit Rücksicht auf die erwähnte, demnächstige Fortsetzung der Bahn nach Tilsit und die in diesem Falle auf derselben zu erwartende Verkehrssteigerung angezeigt, schon jetzt den directen Anschluss an die Staatsbahnanlagen in Königsberg in Aussicht zu nehmen, wenngleich hierbei die mit erheblichen Kosten verbundene Herstellung einer festen Ueberbrückung des Pregels nicht zu vermeiden ist.

Demgemäss zweigt die Bahn, für welche in ihrem Ausgange von Königsberg die Mitbenutzung des dortigen Bahnhofes der Ostbahn und der Ostbahnstrecke Königsberg-Eydtkuhnen auf eine Länge von 4 km in Aussicht genommen ist, aus der letzteren bei der neu anzulegenden Betriebsstation Rosenau ab und überschreitet den Pregel mittelst fester, mit Schiffsdurchlass zu versehender Brücke. In ihrem weiteren Verlauf durchschneidet die Bahn den 1 051 qkm grossen, von rund 53 000 Menschen bevölkerten Landkreis Königsberg und bringt sodann den Kreis Labiau (1 064 qkm, rund 52 800 Einwohner) bis zu der an der schiffbaren Deime, 3 km von der Mündung derselben in das Kurische Haff belegenen Kreisstadt gleichen Namens in seinem fruchtbarsten und bevölkertsten Theile zum Aufschluss. Die Stadt Labiau (rund 4 700 Einwohner) ist durch den bei ihr zusammentreffenden Schifffahrtsverkehr der Deime, des Grossen Friedrichsgrabens und des Kurischen Haffs, sowie als Umschlagsplatz der aus Russland und den nahe gelegenen grossen fiscalischen Forsten kommenden Nutzhölzer für den Bahnverkehr von Bedeutung. Sie besitzt zwei Dampfschneidemühlen mit ausgedehntem Absatz, eine Dampftischlerei, eine Dampf- und zwei andere Bierbrauereien; neben Ackerbau, Viehzucht und Fischerei blüht vorzugsweise das Schuhmachergewerbe.

Abgesehen von Labiau ist die von der Bahn zu erschliessende Gegend in Bezug auf Industrie und Gewerbthätigkeit Mangels geeigneter Vorbedingungen nur wenig entwickelt, dafür besitzt dieselbe jedoch einen ertragsreichen und in guter Cultur stehenden Boden. Derselbe ermöglicht einen regen Betrieb der Landwirthschaft und der Viehzucht, deren den eigenen Bedarf überschreitenden Erzeugnisse bei den gegenwärtigen Communicationsmitteln indess eine nicht so nutzbringende Verwerthung finden, wie dies bei dem Vorhandensein besserer Absatzverhältnisse möglich sein würde. Die neue Schienenverbindung wird das Absatzgebiet erweitern und gleichzeitig einen intensiveren Betrieb der Landwirthschaft durch die Pflege der Zuckerindustrie ermöglichen, deren Betrieb unter den bisherigen ungünstigen Communicationsverhältnissen trotz der für den Rübenbau sehr geeigneten Bodenverhältnisse sich nicht entwickeln konnte.

Auch auf die Ertragsfähigkeit und bessere Nutzung des fiscalischen Domanial- und Forstbesitzes, der Domäne Caymen und der zu beiden Seiten der Bahn und östlich der Deime belegenen ausgedehnten Waldungen wird dieselbe einen günstigen Einfluss üben.

Das von der Bahn zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst eine Fläche von etwa 770 qkm mit rund 37 000 Einwohnern. Als hauptsächlichste Transportartikel sind Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Spiritus, Bier, Vieh, Wolle, Holz,

*) Anlage 1 zu dem in voriger Nummer mitgetheilten Gesetzentwurf, betr. Erweiterung etc. des Staatseisenbahnnetzes.

Leder, Holz- und Schuhwaaren, frische und geräucherte Fische zu nennen.

Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 49,5 km, die Baulänge, da 4 km ältere Bahnstrecken mit benutzt werden, 45,5 km.

Das, ausschliesslich der auf 376 000 *M.* veranschlagten, den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten, auf die Herstellung der Bahn staatsseitig zu verwendende Anlagecapital beträgt nach den angestellten Ermittelungen 4 924 000 *M.* = rot. 108 000 *M.* pro Kilometer.

Die Höhe dieses Baucapitals erklärt sich insbesondere dadurch, dass in demselben ein Betrag von ca. 1 500 000 *M.* für die Ausführung des Pregelüberganges vorgesehen werden musste.

Fiscalisches Terrain wird zu dem Bahnbau voraussichtlich nicht in Anspruch genommen werden.

Johannisburg-Lyck.

Die Bahn hat die Bestimmung, als Fortsetzung der Bahnlinie Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg, zu deren Ausführung der Staatsregierung die Mittel auf Grund des Gesetzes vom 25. Februar 1881 bereits zur Verfügung stehen, auch dem östlichen Theile des Masurischen Landes die bisher entbehrte Schienenverbindung und damit die Vorbedingungen zu einer gedeihlicheren Entwickelung seiner industriellen und wirthschaftlichen Thätigkeit zu schaffen.

Unmittelbar anschliessend an die Linie Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg nimmt die Bahn ihren Ausgang aus dem Bahnhof Johannisburg, durchschneidet den in gutem Culturzustande befindlichen, bedeutende Viehzucht und Spiritusbrennereien aufweisenden südöstlichen Theil des 1 675 qkm grossen, von über 46 600 Einwohnern bevölkerten Kreis Johannisburg in einer Ausdehnung von etwa 40 km — dabei die Stadt Bialla (rund 1 700 Einwohner) in ihr Verkehrsgebiet ziehend — und erschliesst in ihrer weiteren Fortsetzung den Kreis Lyck (1 127 qkm mit etwa 51 200 Einwohnern) in seinem südwestlichen, gleichfalls in gutem Culturzustande befindlichen und bedeutende Viehzucht aufweisenden Theile.

Bei der Kreisstadt Lyck (ungefähr 6 850 Einwohner mit bedeutenden Leinwandmärkten, Papiermühle, Königlicher Domäne) erreicht dieselbe den Anschluss einerseits an die Ostbahnlinie Insterburg-Prostken, andererseits an die Ostpreussische Südbahn in dem, beiden Bahnen gemeinschaftlich dienenden Bahnhofe.

Die wirthschaftlichen Vortheile, welche aus der Herstellung der bereits zur Ausführung genehmigten Linie Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg für das westliche Gebiet Masurens erwachsen und bei einer Fortsetzung derselben bis Lyck sich nicht unerheblich steigern werden, dürfen auch von letzterer selbst für den dadurch zu erschliessenden östlichen District um so mehr erwartet werden, als der weitere, auch in militärischer Beziehung wichtige Anschluss an das östliche Eisenbahnnetz der Provinz, nicht nur den aus dem Kreise Johannisburg zur Zeit vorzugsweise nach Königsberg gerichteten Verkehr wesentlich erleichtern, sondern auch zu einer weiteren Ausdehnung des Absatzgebietes für die landwirthschaftlichen Erzeugnisse erheblich beitragen wird.

Das durch die Bahn zu erschliessende Verkehrsgebiet, als dessen Ausfuhrartikel Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Vieh, Holz in bedeutender Menge und Torf zu nennen sind, umfasst eine Fläche von ca. 900 qkm mit etwa 26 000 Einwohnern.

Die Anlagekosten der rot. 56 km langen Linie betragen, ausschliesslich der auf 284 000 *M.* veranschlagten, von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten, 4 516 000 *M.* = 80 600 *M.* pro Kilometer Bahnlänge.

Der Werth des in einem Umfange von etwa 6,6 ha in Anspruch zu nehmenden fiscalischen Terrains ist auf etwa 17 000 *M.* zu veranschlagen und in der vorstehenden Summe nicht mit einbegriffen.

Hohenstein-Schöneck-Berent.

Bereits in der Denkschrift über die Herstellung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Zollbrück nach Bütow ist auf die zurückgebliebene wirthschaftliche Entwickelung, welche in dem westlich der Danziger Bucht belegenen, von den zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg gehörenden Linien umschlossenen Landestheil unter dem bisherigen Mangel eines Schienenaufschlusses in höchst nachtheiliger Weise hervorgetreten, hingewiesen und dabei hervorgehoben worden, wie in jener Gegend für das Zustandekommen einer Eisenbahn im Wege der Privatunternehmung oder durch eigenes thatkräftiges Eingreifen der Interessenten jede Aussicht fehle, und daher die Hülfe des Staates zur Herbeiführung einer Besserung jener Zustände dringend geboten sei.

Die Frage, in welcher Weise die für die wirthschaftlichen Verhältnisse zweckmässigste Erschliessung des betreffenden Districts zu ermöglichen sei, liess Anfangs das Project einer Querverbindung secundären Charakters von der Station Zollbrück der Posen-Schneidemühl-Stolper Linie über Bütow und Berent nach Dirschau ins Auge fassen. Eingehende Ermittelungen, bei welchen insbesondere auch der Wirthschaftsbetrieb des ganzen Districtes und die von ihm unterhaltenen Verkehrsbeziehungen in den Bereich der Untersuchung gezogen wurden, liessen indess erkennen, dass der verfolgte Zweck des Aufschlusses der Kreise Bütow und Berent unter den gegenwärtigen Verhältnissen und insbesondere mit Rücksicht auf die mit der Provinzialgrenze zusammenfallende Scheidung der Verkehrsbeziehungen einerseits in der Richtung nach Stolp, andererseits in der Richtung nach Danzig in der einfachsten und billigsten Weise durch Herstellung secundärer Stichbahnen von Zollbrück nach Bütow und von Hohenstein nach Berent erreicht werden kann.

Zum Bau der ersteren Linie sind inzwischen die erforderlichen Mittel der Staatsregierung durch das Gesetz vom 25. Februar 1881 zur Verfügung gestellt. Der Herstellung der anderen Linien soll nunmehr näher getreten werden.

Von der Dirschau-Danziger Linie der Ostbahn bei Hohenstein abzweigend, bringt die Bahn zunächst mit südwestlicher Richtung die Stadt Schöneck (ungefähr 2 650 Einwohner) in ihr Verkehrsgebiet, durchzieht, von hier ab ihren Lauf in westlicher Richtung fortsetzend, den 1 235 qkm grossen, über 46 300 Einwohner, mehrere industrielle Etablissements (Spiritusbrennereien, Bierbrauereien, Eisengiessereien und Maschinenfabriken, Glas- und Tabakfabrik, zahlreiche Mühlen) aufweisenden Kreis Berent in seinem nordöstlichen Theile und erreicht bei der gleichnamigen Kreisstadt (rund 4 300 Einwohner) ihren Endpunkt. Von der 54,2 km betragenden Gesammtlänge der Bahn kommen 14 km auf den Kreis Danzig, während der übrige Theil ganz auf den Kreis Berent entfällt.

Neben dieser Linie sind zur Aufschliessung des in Rede stehenden Landestheils die beiden Concurrenzlinien Praust-Berent und Dirschau-Schöneck-Berent in Anregung gebracht.

Mit Rücksicht auf die nach Danzig gerichteten Verkehrsbeziehungen des Kreises Berent stellt sich die ersterwähnte Concurrenzlinie zwar als die directeste und kürzeste Verbindung der Kreisstadt mit ihrem Hauptverkehrsorte dar, sie entspricht indess den sonstigen Interessen des Kreises, auf dessen möglichst ausgedehnte Erschliessung Werth zu legen ist, insofern nicht, als sie bei wesentlich veränderter Richtung nur seinen nördlichsten Theil, dazu auf eine bei Weitem kürzere Länge als die Linie Berent-Hohenstein zum Aufschluss bringen würde, die Stadt Schöneck bei dieser Führung aber der Wohlthat der zur Hebung ihrer Industrie erhofften Schienenverbindung ganz verlustig gehen müsste. Die ungünstigen Neigungsverhältnisse dieser Linie — ihr höchster Punkt geht über den der Linie Hohenstein-Berent um 56 m hinaus — würden überdies den Betrieb derselben erheblich erschweren. Von der zweiten Concurrenzlinie ist in Berücksichtigung dringender Wünsche des Kreises Berent, denen sich insbesondere auch die Provinzialbehörden angeschlossen haben, Abstand genommen, um den auf ihr für den Localverkehr nach Danzig entstehenden Umweg von 16 km zu vermeiden.

Darf aus der Unterstützung und Förderung, welche dem wirthschaftlich zurückgebliebenen District in endlicher Befriedigung der immer dringender hervortretenden Forderungen seiner unter den Folgen mehrjähriger schlechter Ernten und der letzten Ueberschwemmung hart leidenden Bewohner durch Herstellung der Bahn gewährt werden soll, eine Hebung seines Wirthschaftsbetriebes, Steigerung der Production und Erweiterung seines jetzt beschränkten Absatzgebietes erwartet werden, woraus gleichzeitig eine günstige Rückwirkung auf den Transportverkehr der anschliessenden Staatsbahnstrecken resultiren wird, so ist die Bahn zugleich auch für die Nutzung der fiscalischen Waldungen von wesentlicher Bedeutung, indem sie den mit einer Gesammtfläche von 6 500 Hectar im Kreise Berent gelegenen Theil des Buchberger Forstreviers erschliesst und für dessen Producte — etwa 11 000 Festmeter jährlicher Einschlag — die Möglichkeit leichteren Absatzes und besserer Verwerthung schafft. Auch für die Domänenverwaltung bietet die Bahn nicht unerhebliche Vortheile, da die Ertragsfähigkeit des Domänenvorwerks Mallar (Kreis Berent) und der Domäne Sobbowitz (Landkreis Danzig) durch eine billigere und raschere Heranschaffung der Betriebsmaterialien und vortheilhaftere Verwerthung der Producte erhöht und ein intensiverer Wirthschaftsbetrieb ermöglicht werden wird.

Der Kreis Berent hat sich verpflichtet, das gesammte zum Bahnbau erforderliche Terrain, und zwar nicht nur das im eigenen, sondern auch das im Landkreise Danzig belegene, zu beschaffen, da Seitens des letzteren, bei der für ihn nur geringen Bedeutung der Bahn, die Uebernahme von Opfern für das Zustandekommen derselben abgelehnt worden ist.

Das Anlagecapital der Bahn beträgt 4 120 000 *M.*, so dass nach Abzug der auf 210 000 *M.* veranschlagten Grunderwerbskosten Seitens des Staates noch 3 910 000 *M.* = 72 000 *M.* pro km aufzuwenden sind.

Der auf rund 30 000 *M.* anzunehmende Werth des zur Bahnanlage mit etwa 16 ha erforderlichen fiscalischen Terrains ist in vorstehenden Summen nicht mit enthalten.

Jatznick-Ueckermünde.

Der an guten Verkehrswegen überaus arme, sehr entwickelungsfähige Kreis Ueckermünde bedarf nothwendig einer Verbesserung seiner Communicationsmittel. Die Vorpommersche Eisenbahn, obwohl den Kreis in seinem südwestlichen Grenzbezirke schneidend, gewährt demselben nur geringen Nutzen, weil sie von seinen Productionsstätten zu weit entfernt liegt. Die den Kreis in nördlicher Richtung durchfliessende Uecker, welche 2 km unterhalb der Kreisstadt gleichen Namens in das kleine Haff einmündet, ist zwar in Folge der stattgehabten Canalisirung als Wasserstrasse nach den Küstenorten nicht ohne Bedeutung, jedoch für den Verkehr nach dem Binnenlande wegen ihrer im oberen Laufe nur beschränkten Schiffbarkeit ohne besonderen Werth. Die sonst vorhandenen, zum Theil sehr unvortheilhaft gelegenen Verkehrswege genügen dem Bedürfniss nur unvollkommen.

Durch eine von der Station Jatznick der Vorpommerschen Bahn nach Ueckermünde herzustellende Zweigbahn, welche in ihrem Laufe möglichst die grösseren, nicht unbedeutenden Verkehr unterhaltenden Ortschaften des unteren Ueckerthales berührt, kann der Land- und Forstwirthschaft, sowie der nicht unbedeutenden Industrie eine fördersame Unterstützung gewährt und der ganze District einer gedeihlicheren wirthschaftlichen Entwickelung entgegengeführt werden.

Von dem Flächeninhalt des Kreises Ueckermünde (rund 48 800 Einwohner) entfällt mehr als die Hälfte auf die ausgedehnten und gut bestandenen Waldungen, davon allein 379 qkm auf die im fiscalischen Besitz befindlichen Forsten, deren jährlicher Einschlag im Durchschnitt 50 000 Festmeter beträgt. Die Cultur der Forsten und der Handel mit den reichen Erzeugnissen derselben bildet für einen grossen Theil der Bevölkerung die Quelle des Erwerbs. Die Landwirthschaft deckt bei den nur in geringem Umfange dem Ackerbau dienstbaren Flächen den Bedarf der Gegend an Bodenfrüchten nicht, dagegen wird bei dem reichen Ertrage der ausgedehnten Wiesenniederungen die Viehzucht mit Erfolg betrieben. Einen wichtigen Erwerbszweig bildet die Ausbeutung der reichen Thonlager des Ueckerthales zur Ziegelfabrikation. Ueckermünde mit seiner nächsten Umgebung fabrizirt allein in 26 Ringöfen und einer nahezu ebenso grossen Zahl gewöhnlicher Brennöfen jährlich über 55 Millionen Steine, welche wegen ihrer guten Qualität sehr gesucht sind und einen bedeutenden Ausfuhrartikel bilden. Die wichtigsten im unteren Ueckerthale von der Bahn berührten Dörfer Torgelow und Eggesin (etwa 2 100 bezw. 1 600 Einwohner) sind Centren des Holzhandels und durch ihre industriellen Etablissements (Eisengiessereien, Dampfmahl- und Dampfschneidemühlen, Ziegeleien, Kalkbrennereien) von Bedeutung. Die Stadt Ueckermünde (5 400 Einwohner, Sitz des Amtsgerichts, des Landrathsamts und des Strandamts, grosse Ziegelfabrikation, Kalkbrennereien, Eisengiesserei, Correctionsanstalt für 800 Detinirte, Irrenanstalt für 300 Personen) betreibt neben hervorragendem Handel mit Holz, Torf und Ziegelsteinen ausgedehnte Küstenschifffahrt, welche nahezu dreissig Schiffen — darunter ein Dampfer — ausreichende Beschäftigung gewährt.

Die neue Verbindung wird nicht nur den Verkehr im Allgemeinen erleichtern, sondern auch zur Erweiterung des Absatzgebietes nach dem Binnenlande und damit zu einer vortheilhafteren Verwerthung der Landesproducte beitragen. Bei der günstigen Wasserverbindung von Ueckermünde nach der Ostsee darf ferner auch eine belebende und fördernde Wirkung der Bahn auf die Handelsbeziehungen des Binnenlandes zu den seewärts gelegenen Orten erwartet werden. Besondere Vortheile stellt die Bahn für die Nutzung der ausgedehnten und, wie bereits oben angeführt, zum grössten Theil im fiscalischen Besitz befindlichen Forsten in Aussicht, deren reiche Producte z. Z. nur ungenügende Verwerthung finden. Der neue Absatzweg wird namentlich eine Steigerung der Production von sogenannten Halbfabrikaten (Brettern, Bohlen, bearbeiteten Bau- und Schiffshölzern), welche zum Transport auf dem Wasserwege wenig geeignet sind, zur Folge haben und mit den sonst zum Versand gelangenden Nutzhölzern zugleich lohnende Transporte für die anschliessenden Staatsbahnstrecken abgeben.

Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel des von der Bahn zu erschliessenden Verkehrsgebiets (etwa 300 qkm mit 16 000 Einwohnern) sind Holz, Ziegelsteine, Kalk, Cement, Vieh, in geringeren Mengen auch Gusseisenwaaren, sowie Fische, während für die Einfuhr neben den dem Bahnverkehr gewöhnlich zufallenden Kaufmannsgütern, Kohle, Coaks etc. hier noch Getreide, Kartoffeln und Mühlenfabrikate in Betracht kommen.

Die Anlagekosten der 20,2 km langen Bahn belaufen sich nach den angestellten Ermittelungen — ausschliesslich der zu etwa 42 000 ℳ anzunehmenden Kosten des den Interessenten obliegenden Grunderwerbs — auf 1 384 000 ℳ = pro Kilometer etwa 68 500 ℳ. Nach Abzug des von den Interessenten neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Terrains zu gewährenden Baarzuschusses von 200 000 ℳ, von welchem der Kreis Ueckermünde und die Provinz Pommern je die Hälfte übernommen haben, sind als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital noch 1 184 000 ℳ in den Gesetzentwurf eingestellt.

Der auf etwa 24 000 ℳ zu veranschlagende Werth des zum Bau der Bahn in Anspruch zu nehmenden fiscalischen Terrains ist in den vorstehenden Beträgen nicht mit berücksichtigt.

(Fortsetzung folgt.)

Die Generaldebatte des Etats im Preussischen Abgeordnetenhause

gestaltete sich zu einem umfangreichen Redekampf sowohl über den Eisenbahnetat als auch über die Handhabung der Eisenbahnverwaltung. An dem ersten Tage der Debatte, dem 30. Januar, leitete der Abg. Frhr. v. Huene, ein Mitglied des Centrums, die Debatte auf die Fragen des Eisenbahnwesens über, auf welche wir das nachstehende Referat über die Etatsdebatte beschränken.

Abg. v. Huene führte in diesem Theil seiner Rede Folgendes aus: „Nun komme ich zu demjenigen Etat, in welchem — von meinem Standpunkt aus muss ich sagen: leider — der Schwerpunkt des ganzen Staatshaushalts sich mehr und mehr hineinlegt. Das ist der Eisenbahnetat. Ich will heute durchaus keine Kritik üben an der eigentlichen Eisenbahnverwaltung; dazu werden ja diejenigen Herren, die sich mit diesen Dingen speciell beschäftigt haben, in den nächsten Tagen noch sehr viel Gelegenheit haben. Ich will den Eisenbahnetat blos vom reinen Budgetstandpunkte aus betrachten. Ich will mich fragen: Was bedeuten die Zahlen, die uns hier vorliegen? was können wir daraus für Resultate ziehen? sind die Schlüsse richtig, welche die Königliche Staatsregierung durch den Mund des Herrn Finanzministers uns hier gezogen hat? Vorweg möchte ich aber eine andere Sache erwähnen. Wir bekommen seit Verstaatlichung der Bahnen alljährlich ein ganzes Packet Petitionen von Eisenbahnbeamten. Auch jetzt liegen dieselben wieder vor. Ich glaube, wir kommen darüber nicht hinweg, einmal wirklich ganz gründlich und ernstlich in diese Sache hineinzusteigen (Sehr richtig!) und gewissenhaft abzuwägen, welche von diesen Ansprüchen berechtigt sind, und diese Ansprüche der Königlichen Staatsregierung mit allem Nachdruck zur Berücksichtigung zu überweisen; andererseits aber die etwa unberechtigten Ansprüche hier vor dem Lande als solche zu erklären, damit man nicht sich falsche Hoffnungen auf den Erfolg von den Petitionen an das Abgeordnetenhaus mache. Es sind zwei verschiedene Richtungen in diesen Petitionen vertreten; einmal heisst es, wir wollen feste Anstellungen statt diätarischer Beschäftigungen. Das betrifft ein System. Einige Zahlen, die ich mir erlauben werde mitzutheilen, sind dafür recht charakteristisch. Ich finde z. B. in der Uebersicht über das Jahr 1880/81 bei der Magdeburg-Halberstädter Bahn, dass dort die festen Besoldungen um 42 000 ℳ sich verringern, die diätarischen um 187 000 ℳ sich vermehren. Ich finde bei der Rheinischen Bahn eine Verminderung der festen Besoldungen um 355 000 ℳ, eine Vermehrung der diätarischen Besoldungen desselben Ressorts um 479 000 ℳ, und ebenso finde ich in dem neuen Etat, dass die Vermehrung der festen Besoldungen ungefähr nur um die Hälfte gegenüber der Vermehrung der diätarischen Besoldung steigt. Ich enthalte mich einer Kritik der Sache; ich meine blos: das Factum liegt vor, die Eisenbahnverwaltung hat das System, die diätarischen Besoldungen zu vermehren, die festen Besoldungen zu vermindern. Wir werden uns darüber klar und schlüssig zu machen haben, ob wir in dieser Richtung das System der Königlichen Staatsregierung billigen, oder sie bitten müssen, dasselbe zu ändern. Der zweite allgemeine Wunsch ist der der Erhöhung der Beamtengehälter. Das ist die Folge der Verstaatlichung: so lange die Herren bei Privatbahnen beschäftigt waren, fühlten sie sich blos angestellt auf Grund von Privatverträgen, jetzt aber sind sie Staatsbeamte und da fragen sie sich ganz natürlich: wie stehen wir gegenüber anderen Staatsbeamten, die im Allgemeinen die gleichen Pflichten, die gleiche Vorbereitung und Ausbildung haben? Ueber alle diese Fragen werden wir uns eingehend zu unterhalten haben. Wie steht es nun mit der finanziellen Bedeutung des Ueberschusses aus dem Jahre 1880/81. Der Herr Finanzminister hat mit besonderer Befriedigung dieses Ueberschusses erwähnt, zunächst der Gesammtsumme von 28 Millionen. Und da heisst es hier im stenographischen Bericht: „Hört! Hört! rechts.“ Ich habe es ja auch gehört (Heiterkeit) und ich muss nur sagen: wenn die verehrten Herren in zehn Jahren auch noch „Hört! Hört!“ rufen, um uns zu zeigen: seht, wie ist das vortrefflich, dass wir alle die Eisenbahnen angekauft haben, dann werde ich mich nicht etwa ärgern, sondern mich ausserordentlich freuen. (Abg. v. Wedell-Malchow: Abwarten!) Ja, Herr v. Wedell, Sie sagen „abwarten“, das ist es ja eben, was ich tadle, dass die Herren nicht abgewartet haben. (Heiterkeit.) Wenn ich nun, um einigermassen zu erklären, woher diese colossalen Ueberschüsse kommen, mir die Uebersicht ansehe, dann finde ich, dass einmal bei manchen Bahnen allerdings erhebliche Mehreinnahmen sind, aber bei anderen Bahnen z. B. der Hannover-Altenbekener finde ich, dass sogar Mindereinnahmen vorhanden sind, trotzdem sind Ueberschüsse herausgerechnet. Das kommt daher, dass man weniger Züge ansetzt,

dass man das Material, das vorhanden war, benutzt und nicht gleich zu erneuern brauchte und auch daher, dass z. B. in diesem Etat 900 000 *M.* Prioritätenzinsen als Ueberschüsse, als Minderausgaben berechnet sind, die doch dem Staatsschuldenetat wieder zur Last fallen. Also die Zahlen sind nicht alle so klar und glatt, wie sie im Etat erscheinen. Was die Betriebsersparnisse anbetrifft, so werden wir diese wohl technisch noch näher zu prüfen haben, ich spreche hier nur von der finanziellen Seite. Da sehen Sie in der Uebersicht von 1880—81 Seite 71, dass allein bei der Direction zu Berlin bei einem Gesammtetat von 1 975 000 *M.* — ich nenne blos die runden Summen — sich unter der Ueberschrift: „Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände" 600 000 *M.* erspart finden. Da muss man sich in der That doch wundern, dass bei einem Etat beinahe der dritte Theil erspart werden kann; da muss man sagen, es ist entweder der Etat unter ganz falschen Voraussetzungen aufgestellt, oder die Verwaltung selbst hat ihre Grundsätze, nach denen sie nunmehr die Sache handhabt, gegen früher ganz geändert. Ich bin weit entfernt, der Königlichen Eisenbahnverwaltung daraus einen Vorwurf zu machen, wenn sie die vorhandenen Materialien benutzt, wenn sie Wagen und Locomotiven für die verstaatlichten Bahnen genug hat, und wenn sie nun sagt, ich brauche keine neuen Locomotiven zu kaufen, wir können die vorhandenen guten benutzen. Darüber werde ich nichts sagen. Nur die Schlüsse aus dieser Sache in Bezug auf unsere Finanzen greife ich an, und was das Material angeht, so glaube ich, ist im Publicum die Frage ziemlich allgemein, dass man in Bezug auf die Wagen manchmal recht schlecht bestellt ist. (Sehr wahr!) Im vergangenen Frühjahr, wie ich hierher fuhr, bin ich in einem Wagen gefahren auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, in welchem man so hin- und hergeworfen wurde, dass ich den Gedanken hatte, den Wagen als Directions-Dienstwagen zu empfehlen (Heiterkeit). Was diese Erneuerungsfrage angeht, so glaube ich eben, hat man in den letzten Jahren — ich habe ja schon ausdrücklich hervorgehoben, ich will es von vornherein nicht sachlich tadeln — etwas vom Capital gelebt. Schon der nächste Etat, der uns jetzt vorliegt, verlangt im Titel 17, der ja überall wiederkehrt, 1 200 000 *M.* mehr für Erneuerung der Betriebsmittel und ganz überrascht hat mich nun die Eisenbahnvorlage, die wir vor wenigen Tagen erhalten haben. Da erfahren wir, dass 11 Millionen nöthig sind, um nun einmal das Betriebsmaterial in richtigen Stand zu setzen. Ja, das verstehe ich nicht, ich bin ja nicht eingeweiht in die Eisenbahnverwaltung, wie man Jahre lang Minderausgaben bei der Erneuerung machen kann und am Schluss von 3 bis 4 Jahren sagt: Jetzt brauche ich zur Erneuerung 11 Millionen. Es ist mir das um so auffallender, als in dem Etat der Eisenbahnverwaltung, der uns hier vorliegt, auf Seite 378 eine Berechnung aufgestellt ist über die Rücklage, welche dem zu erwartenden Verschleisse entsprechen würde. Da ist herausgerechnet, dass der Verschleiss an Locomotiven sein würde 5 031 000 *M.*, dass man aber wirklich blos eingestellt hat zur Erneuerung 2 176 000 *M.* Bei den Wagen hat man berechnet den Verschleiss auf 5 880 000 *M.*, man hat in den Etat blos eingesetzt 2 010 000 *M.*, im Ganzen werden hier weniger eingestellt 6 615 000 *M.* Das macht mir wirklich den Eindruck, als ob wir alle Veranlassung hätten, diese 11 Millionen in's Ordinarium zu setzen, damit das nun in Ordnung kommt, und damit würde ja auch der Ueberschuss von 12 Millionen, der im nächsten Etat für die Eisenbahnverwaltung berechnet ist, vollständig Verwendung finden können. Also mit dem Hört! Hört! wollen wir noch warten."

Abg. von Rauchhaupt, das „Schmerzenskind der Justiz" verlassend und sich „zu dem Kinde unserer Freude, zu dem Eisenbahnetat" sich wendend, führt in Bezug darauf Folgendes aus: „Wenn man, wie wir auf der conservativen Seite des Hauses, die Verstaatlichung der Eisenbahnen nach schwerem Kampfe errungen, so glauben wir über alle die kleinen Ausstellungen, welche heute der Herr Abgeordnete von Huene gemacht hat, hinwegsehen zu können. Mag er sich doch zunächst an dem Resultate genügen lassen, wie wir es bis jetzt vor uns liegen haben. Schon im ersten Jahre (1880) ein rechnungsmässig sehr günstiger Abschluss und im zweiten Jahre (1881) voraussichtlich nicht minder günstig. Warum deshalb kleinmüthig, und tadeln oder zweifeln, dass eigentlich für die Staatsbahnverwaltung wenig Lob daraus hervorging, während letztere doch nach der fast übereinstimmenden Stimmung im Lande volles Lob für ihre Verwaltung und Organisation verdient. (Sehr richtig! rechts.) Es war ein Meisterwerk, diese Organisation, wie sie jetzt dasteht — lesen Sie doch die Verhandlungen fast aller Parlamente ausserhalb Deutschlands, mit Bewunderung sieht man dort auf unsere Staatsbahnorganisation, wie sie augenblicklich besteht, und man beneidet uns darum, und die Staatsmänner, welche von einer wirklich starken Staatsidee durchdrungen sind, wie auch Gambetta, haben das Staatsbahnsystem bekanntlich auf ihr Programm geschrieben. Es scheint in der That in gewissen liberalen Kreisen mit der Staatsidee überhaupt etwas zurückzugehen, ich fürchte, sie vergessen darüber auch die grosse nationale Idee, welche dem Staatsbahnbetrieb überhaupt erst seine Entstehung verdankt. Begnügen Sie sich, wie gesagt, doch mit den seitherigen Erfolgen. Die finanziellen Ergebnisse unserer Staatsbahnverwaltung haben es überhaupt erst möglich gemacht, dass der Etat zu seiner Balanzirung im vorigen Jahre nur 30 Millionen bedurfte, in diesem Jahre aher in sich balanzirt. Das ist noch lange nicht genug hervorgehoben worden. Ich muss dies nachholen. Die Einnahmen unserer Eisenbahnen betrugen 369 Millionen, die Ausgaben 266 Millionen, dies giebt einen rechnungsmässigen Ueberschuss von 103 Millionen. Rechnen Sie nun auch von diesem Ueberschuss die Zinsen unserer gesammten Eisenhahnschuld von p. p. 1 500 Millionen mit 60 Millionen ab, so bleibt factisch, Sie mögen rechnen, wie sie wollen, ein Ueberschuss von 40 Millionen, der in die Staatskasse geflossen ist. Dieser Ueberschuss belief sich im vorigen Jahre auf etwa 30 Millionen. Mit diesen Ueberschüssen haben wir im Etat gewirthschaftet und in diesem Jahre denselben balancirt, wahrlich ein Erfolg, womit der Herr Finanzminister, glaube ich, alle Veranlassung hat, zufrieden zu sein. Sollten es diejenigen Parteien in diesem Hause nicht sein, blos weil sie für das Staatsbahnsystem seither nicht eingetreten? Ich glaube alle Parteien sollten, wenn sie auch nicht loben wollen, doch mit ihrem Tadel vorsichtig sein. Das Land hat einmal diesen grossen Schritt gethan, acceptiren wir ihn doch bestens seitens aller Parteien. Anstatt dessen sagt man: Ja, diese ganzen Eisenbahneinnahmen sind aber keine stetigen, man wird bei jeder Krisis die Gefahr einer grossen Unterbilanz laufen. Meine Herren, ich theile diese Befürchtung nicht, wenn nur unsere Voranschläge vorsichtige bleiben. Und dies ist, meine Herren, auch in diesem Jahre der Fall. Denn die Mehreinnahmen der Bahnen in diesem Jahre sind nur auf 12 Millionen berechnet, gerade soviel, als etwa von dem Ueberschusse pro 1880/81 von 28 Mill. übrig bleibt, wenn Sie auch das erste Quartal von den Einnahmen der Privatbahnen und die nicht gezahlte Rente für das überschiessende Vierteljahr 1./4. 1881 bis 1./7. 1881 abziehen. Ja die in Ansatz gebrachte Mehreinnahme von 12 000 000 bleibt hinter der Summe von 13 000 000, welche factisch die Bahnen im Jahre 1880/81 mehr eingebracht haben, noch um eine Million zurück. Aber allerdings unsere Freude ist etwas verkümmert durch die neue Eisenbahnanleihe von 128 000 000, welche uns gestern erst zugegangen ist. Denn abgesehen von den Mitteln, welche für Eisenbahnneubauten und für die Legung zweiter Geleise u. s. w. mit 117 Millionen gefordert werden, findet sich für Vermehrung der Betriebsmittel ein Posten von 11 Millionen, von welchem es allerdings zweifelhaft ist, ob derselbe in das Ordinarium oder Extraordinarium des Etats gehört. Eine Vermehrung der Betriebsmittel für die neuen Bahnstrecken ist wohl selbstverständlich; dazu bedarf es keiner 11 Millionen, aber für die alten Bahnstrecken, sollte ich meinen, dass eine Vermehrung der Betriebsmittel aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten sei. Ich bin deshalb zweifelhaft, ob die geforderten 11 Millionen ganz durch die Anleihe zu bewilligen und ob es nicht der reiflichsten Ueberlegung bedürfe, die Mittel für Vermehrung der Betriebsmittel im Etat zu erhöhen. Wir werden ja darüber uns noch später weiter zu unterhalten haben."

Abg. Richter (Berlin) geht an verschiedenen Stellen seiner zweistündigen Etatsrede auf Eisenbahnverhältnisse des Längeren ein, welchen wir folgende Stellen entnehmen: „Der Ueberschuss ist das Paradepferd der Finanzen. Die 24 Millionen Mark mehr aus den verstaatlichten Eisenbahnen hängen damit zusammen, dass diese Rechnung fünf Quartale umfasst, das folgt nicht gerade aus der Natur der Verstaatlichung. Zudem hat das fünfte Quartal keinen Rentenzahlungstermin, der im December und Juni stattfindet. Das folgende Etatsjahr hat aber für die Semesterrenten nur Vierteljahrsüberschüsse. Ueber die Natur der Zinserspanisse bei den Prioritätsschulden in Höhe von 4 700 000 *M.* giebt der Etat keinen Aufschluss. Wahrscheinlich hängt auch diese Ersparniss mit dem Verhältniss der Zinstermine zum fünften Quartal zusammen oder mit Finanzoperationen, die mit dem Etat nichts zu thun haben. Ziehe ich den wirklichen Betriebsüberschuss für vier Quartale in Betracht, so komme ich nur auf einen Ueberschuss von 6 Millionen Mark bei den verstaatlichten Privatbahnen; das klingt ganz anders als 29 Millionen Mark. Der Ueberschuss ist wesentlich die Folge des scharfen Winters von 1880, der den Eisenbahnen durch Unterbrechung der Schifffahrt günstigen Conjunctur. Sodann hat eine veränderte Buchführung Platz gegriffen, indem man jetzt bei Verwendung alter Materialien zu Erneuerungen deren Werth in Einnahme stellte. Bei den alten Staatsbahnen ist pro 1880—81 ein Ueberschuss von 3 000 000 *M.* vermerkt, aber bei den Mehreinnahmen aus dem Verkauf alter Materialien allein 1 400 000 *M.*, bei den Erneuerungen eine Ersparniss von 300 000 *M.*, so dass nur ein wirkliches Plus von 1 400 000 *M.* übrig bleibt, nicht einmal so viel, als der Staat aus seiner Betheiligung an Privatbahnen erhält. Was den vorher bemerkten Mehrüberschuss bei den verstaatlichten Privatbahnen von 6 000 000 *M.* betrifft, so bemerke ich, dass die Privatbahnen in dem Jahre nach ihrer Verstaatlichung gerade 6 000 000 *M.* weniger für Erneuerung ausgegeben hatten, als in dem Vorjahre die Privatdirectionen ihren Erneuerungsfonds zu-

führen mussten. Kann überhaupt, selbst wenn der Ueberschuss von 29 000 000 *M.* eine andere Natur hätte, von dem Jahre 1880—81 als einem Ueberschussjahre gesprochen werden, gegenüber der Thatsache, dass dasselbe zur Bilanzirung eine Anleihe von 38 000 000 *M.* brauchte? Die Regierung hat nicht genügend aufgeklärt, warum man nicht lieber 29 000 000 *M.* weniger Anleihe aufgenommen hat, anstatt hier mit einem Ueberschusse zu paradiren, zumal noch 44 000 000 *M.* Restausgaben bei den einmaligen Fonds in das nächste Jahr übergegangen sind. Freilich würde es ganz anders klingen, wenn man in Ermangelung des Ueberschusses von 1880—81 pro 1882—83 wiederum eine Anleihe aufnehmen müsste und nur darauf hinweisen könnte, dass man pro 1880—81 mit 9 000 000 *M.* ausgekommen wäre .... Vielleicht rühmt man dem Etat noch nach, dass das Extraordinarium gegen das Vorjahr um 6 Millionen geringer ist. Die Verminderung ist beim Extraordinarium des Eisenbahnetats entstanden. Aber der hinkende Bote ist in Form der Eisenbahnanleihe hintennach gekommen, für Zwecke, welche sonst im Extraordinarium des Etats vorgesehen waren. Die grossen Bahnhofsumbauten werden jetzt auf das Conto einer Staatseisenbahnanleihe gebracht. Es handelt sich auch hier nur um eine veränderte Buchführung. Hätte man übrigens gewusst bei der Verstaatlichung, dass sofort auf der linken Rheinseite so grosse Bahnhofsumbauten nothwendig würden, so würde Mancher die Rentabilität des Ankaufs jener Privatbahnen anders beurtheilt haben. Die Uebertragung der Eisenbahnanleihe auf ein besonderes Gesetz hat aber auch noch eine sachliche Bedeutung. Die Ausgaben für solche Bauten sollen für jedes Jahr besonders auf den Etat gebracht werden. Letzteres hat der Finanzminister im Reichstage für selbstverständlich gehalten bei der Vorlage über den Umbau des Hamburger Freihafens. Da die Verfassung für Preussen wie für das Reich ebenso vorschreibt, dass alle Ausgaben für jedes Jahr auf den Etat gebracht werden, so frage ich, hält der Herr Minister diese Etatisirung der Anleiheraten auch für ebenso selbstverständlich? Ich muss die Aufmerksamkeit des Hauses darauf lenken, dass man hier für eine Reihe grosser Eisenbahnumbauten unser Etatsrecht durchbrechen will, wie leider schon bisher die Praxis bestanden hat, bei Eisenbahnneubauten die jährlichen Bauraten nicht auf den Etat zu bringen, sondern sich ein- für allemal bewilligen zu lassen. Das Anleihegesetz sichert nur jährliche Rechenschaftslegung zu. Aber nicht blosse Kenntnissnahme, sondern jährliche Bewilligung ist unser Recht. Vor der Verstaatlichung sprach man von der Vergeudung des Anlagecapitals durch die Privatverwaltung und mit welcher Capitalersparniss der Staat würde wirthschaften können. Jetzt werden umgekehrt neue Capitalaufwendungen vom Staate gerade für die eben verstaatlichten Privatbahnen verlangt. Der grosse einheitliche Wagenpark sollte Ersparnisse von Betriebsmitteln ermöglichen. Umgekehrt werden jetzt für 11 Millionen neue Waggons verlangt. Als wir früher auf die Anlegung eines Erneuerungsfonds für Waggons hinwiesen, hiess es, die Erneuerung sei noch nicht nothwendig, weil die Waggons noch nicht nothwendig seien. Jetzt kommt eine Anleihe für diesen Zweck. Als Paradepferd reitet Herr v. Rauchhaupt noch den Mehrüberschuss aus den Eisenbahnen im Jahre 1882—83 von 13 Millionen. Der Finanzminister findet darin eine Rechtfertigung seiner Eisenbahnpolitik. Mehr als zur Hälfte ist aber dieser Ueberschuss einfach dadurch entstanden, dass man die Renten an die früheren Actionäre bei Köln-Minden und Magdeburg-Halberstadt jetzt gegen Staatspapiere umtauscht. Die Ausgabe erscheint nun zwar nicht mehr auf dem Eisenbahnetat, dafür aber in gleicher Höhe auf dem Schuldenetat. Auf diese Weise kann man leicht grosse Ueberschüsse hervorbringen, wenn man z. B. sämmtliche Zinsen für Eisenbahnobligationen vom Eisenbahnetat ausscheiden und auf den Schuldenetat übertragen wollte. Nachher bei Besprechung des Schuldenetats weist der Finanzminister warnend auf die Steigerung des Schuldenetats um 6 Millionen hin. Er hätte sich beim Eisenbahnetat die Freude und beim Schuldenetat die Trauer ersparen können, wenn er nur erkannt hätte, dass die 6 Millionen Ueberschüsse bei den Eisenbahnen und die 6 Millionen Deficit bei den Schulden gleichbedeutend sind. Nur veränderte Buchung hat also den Herrn Finanzminister zu seinem Irrthum veranlasst. Der wirkliche Mehrüberschuss aus dem Betrage der Eisenbahnen beträgt im neuen Etatsjahre nur 5 069 000 *M.* Dem steht aber gegenüber eine um 48 Kilometer vermehrte Eisenbahnlänge, welche wiederum zu einer Steigerung der Zinsen der Staatsschuld im Schuldenetat geführt hat. Für die bisherige Betriebslänge beträgt der Ueberschuss nach Abzug von 300 000 *M.* Plus Pensionen für Eisenbahnbeamte, welche beim Finanzministerium gebucht sind, nur drei Millionen Mark. Drei Millionen Mark mehr Ueberschuss bei einem Etat von 360 Millionen! Ob dieser sich erfüllt, hängt z. B. davon ab, ob es im Etatsjahr mehr oder weniger friert und die Flussschifffahrt danach stärker mit den Eisenbahnen concurrirt. Die Verwaltung giebt übrigens selbst zu, dass sie auch in diesem Jahre 3 Millionen Mark weniger für Erneuerungen verwendet, als der Betrieb die Werthe verringert. Recht kümmerlich sind die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnverstaatlichung. Müssten die Staatsbahnen gleich den früheren Privatbahnen Rücklagen für die Erneuerungsfonds machen und die Obligationen amortisiren, so würde bei richtiger Buchführung sich vielleicht ein Deficit herausstellen, abgesehen davon, dass das Risiko der schwankenden Erträge jetzt unserer ganzen Finanzlage eine unsichere Grundlage giebt. Von den Segnungen der Verstaatlichungen für den Verkehr spricht zwar die Regierung selbst sehr viel, desto weniger aber das Publicum. Herr Camphausen sagte im Herrenhause nicht mit Unrecht, dass erst nach 10—12 Jahren die Nachtheile der Verstaatlichung vollständig hervortreten würden. Bei unveränderten Verhältnissen geht der Betrieb wie bisher fort. Veränderte Conjuncturen erst machen die Probe darauf, wie ihnen die Staatsbehörden zu folgen verstehen. In Rheinland-Westfalen haben die verstaatlichten Bahnen in diesem Herbst die Probe sehr schlecht bestanden. Ein regierungsfreundliches Blatt, die „Köln. Ztg.", schreibt angesichts des Wagenmangels, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen bei der Industrie nicht so warme Unterstützung gefunden hätte, wenn man die unheilvollen Erscheinungen geahnt hätte. Die Zechen mussten die Förderung, die Eisenwerke den Betrieb zeitweise einstellen. Seit der Zeit nach dem Französischen Kriege hatte man solche Calamität nicht erlebt. Seiner Zeit habe ich als Folge des grossen einheitlichen Wagenparkes vorausgesagt, dass man alsdann vielleicht unter den fahrenden Wagen mehr beladene haben würde, aber desto mehr leere Wagen im Schuppen brauchte. Je weiter von der Absendungsstation der Wagen dirigirt werden kann, desto mehr braucht erstere Wagen zur weiteren Verfügung im Schuppen. Die Oberschlesische Bahn hatte in diesem Herbste Wagen genug für sich. Als sie Kohlen abfahren wollte, fuhren ihre Wagen aber gerade anderwärts Rüben. Die Potsdamer Bahn hatte für ihren Bedarf auch Wagen genug, musste aber im Herbst die Entladungsfristen abkürzen aus Wagenmangel. Um die Wagen in Schuppen zu verwahren, werden jetzt 11 Millionen für neue Waggons verlangt. Wo bleiben denn nach dieser Aufwendung die finanziellen Vortheile des einheitlichen Wagenparks? Eine Ironie des Schicksals hat gerade die eifrigsten Freunde der Wirthschaftspolitik des Kanzlers unter diesem Wagenmangel am meisten leiden lassen. Ein officiöser Artikel der „Nordd. Allg. Ztg." bedeutet die Beschwerdeführer, das verkehrtreibende Publicum möchte seine Ansprüche in massvollen Grenzen halten. Ein officiöser Artikel der „Zeitung für Eisenbahnverwaltungen" führte aus, die Kohlenzechen seien unter der lebhaften Concurrenz der früheren Privatbahnen verwöhnt worden, habe die eine Eisenbahnverwaltung nicht ganz nach Wunsch bedient, so habe es die andere gethan. So seien die jetzigen ungesunden Verhältnisse einer hinsichtlich der Eisenbahnbedienung verwöhnten Privatindustrie entstanden. Angesichts dessen und der zweifelhaften finanziellen Ergebnisse laden Diejenigen, welche jetzt in der Verstaatlichung fortfahren, eine viel grössere Verantwortung auf sich, als Diejenigen, die mit der Verstaatlichung vor einigen Jahren begannen. Werden die neuen Verstaatlichungsprojecte genehmigt, so muss dieser Etat Nachträge erhalten, welche vielleicht wiederum die ganze Verwaltung anders gestalten. Ueberhaupt lässt sich die wirkliche Finanzlage angesichts aller dieser Uebergangsverhältnisse gar nicht mehr übersehen. Schon jetzt ist das Abgeordnetenhaus nicht mehr im Stande, die Eisenbahnverwaltung in ihrem bisherigen Umfange zu controliren. Wer kann alle diese Drucksachen auch nur lesen. Zur Prüfung wäre ein neues Eisenbahnparlament mit Eisenbahncommissionen nöthig, wollte man dergleichen organisiren, dann würde man wiederum besondere Interessenvertretungen im Gegensatz zum allgemeinen Staatsinteresse construiren .... Ich halte eine Prüfung der Lage der Eisenbahnbeamten in diesem Jahre für durchaus nothwendig. Unser Antrag aus dem Reichstag lässt ja nach Ersparung der Anleihe jetzt dem Finanzminister eine Million übrig. So viel Unzufriedenheit, wie jetzt unter den Eisenbahnbeamten besteht, habe ich überhaupt in Beamtenkreisen noch nicht erlebt. Die Unzufriedenheit scheint mit der Zunahme der Verstaatlichung noch zu wachsen. Die Staatsregierung hat den allerschlimmsten Weg eingeschlagen, dieser Unzufriedenheit zu begegnen. Sie hat einzelnen Beamten, die Petitionen unter ihren Collegen arrangiren wollten für das Abgeordnetenhaus, deshalb den Dienst gekündigt. Einzelne Betriebsämter haben sämmtliche Beamten verwarnt, bei Strafe der Disciplinaruntersuchung und Entlassung solche Petitionen zu unterzeichnen. Diese Beschränkung des Petitionsrechts der Beamten verdient meines Erachtens noch eine gründlichere Erörterung, als sie im Rahmen der allgemeinen Etatsdebatte möglich ist. Ich beschränke mich daher vorläufig darauf, den Gegenstand nur anzumerken. Auch die Weihnachtsgratificationen hat man allen Beamten vorenthalten, welche Petitionen an dies Haus unterzeichnet haben. Dadurch ist die Flamme der Unzufriedenheit erst recht emporgelodert. Das Gefühl des erlittenen Unrechts ist noch lebendiger geworden. Wir erfahren trotz aller Einschüchterungen doch Alles von den Beamten, was sie uns mittheilen wollen. Man kann kaum über Land fahren, ohne überall Beschwerden zu hören. Während man derart auf der einen Seite zu verhindern sucht, dass unter den Beamten Petitionen circuliren, welche ihr eigenstes Recht betreffen, lassen die Vorgesetzten

auf der anderen Seite unter den Untergebenen Listen circuliren, welche mit dem Dienst nicht das Mindeste zu thun haben. Auf den Bahnhofsrestaurationen beseitigt man die liberalen Blätter. Seit Anfang dieses Jahres ist die „Hagener Zeitung“, das bei weitem verbreitetste Blatt in Hagen, welches in Hagen in jedem Hause gehalten wird, von der Liste der in den Kreisen Hagen-Altena-Iserlohn zur Insertion zulässigen Blätter gestrichen worden. Die Behörden haben ihr die bezahlten Inserate entzogen, die Rheinische Bahn unmittelbar nach der Verstaatlichung. Ja selbst die neuen Fahrpläne sind der Zeitung in diesem Jahre nicht mehr beigelegt worden, obwohl sich die Zeitung so wie immer, auch in diesem Jahre zur kostenlosen Beilage erboten hat. Das „Berliner Tageblatt“ führt dieselbe Beschwerde. Die Eisenbahnen sollen dem öffentlichen Verkehr dienen, und je mehr sie ihre Fahrpläne bekannt machen, desto rentabler werden die Eisenbahnen. Die politische Richtung des Ministeriums zu vertreten, wird selbst in dem Königlichen Erlass nur als Aufgabe einer bestimmten Beamtenklasse bezeichnet. Hier handelt es sich nicht um eine solche, sondern um eine rein technische Verwaltung. In all diesen Einzelheiten begegnen wir einem System, die Eisenbahnverwaltungen dienstbar zu machen augenblicklichen politischen Parteirichtungen, die unabhängige Gesinnung zu beeinflussen, kurzum, auf das alte System zurückzugreifen von Zuckerbrod und Peitsche nach dem alten Gerlach'schen Recept. Früher sprachen gegen die Verstaatlichung das finanzielle Risico und die Schädigung für die Entwickelung des Verkehrs. Wer sich jetzt auf weitere Verstaatlichungen einlassen will, hat sich zu vergegenwärtigen, dass er damit auch in politischer Beziehung einem System weiteren Raum giebt, das darauf abzielt, das bescheidene Mass an politischen Rechten und Freiheiten, welches wir im Volke noch haben, zu gefährden und zu beeinträchtigen“.

Demnächst nahm der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach, wie folgt, das Wort:

„Bei der vorgerückten Stunde wäre es zuviel verlangt, wenn ich noch ausführlich auf alles das, was heute gegen mein Ressort ausgesprochen ist, mich erklären wollte. Ich werde zunächst nur einige wenige Punkte herausgreifen und das übrige mir für morgen vorbehalten. Ich fühle insbesondere das Bedürfniss, einen Punkt vorwegzunehmen, der bereits im Reichstag erörtert worden ist, und heute wieder mit einer gewissen Erregtheit vorgebracht wurde. Dort ist zur Sprache gebracht, dass das Petitionsrecht der Eisenbahnbeamten von der Regierung verfassungswidrig beschränkt werde. Ich war leider nicht anwesend, konnte nicht anwesend sein, aber auch nicht erwarten, dass ein solcher Vorwurf gegen die Preussische Staatsregierung im Reichstag ausgesprochen werden würde; denn der Reichstag war für einen solchen Vorwurf nach meiner Auffassung nicht die Stelle. Wie würde es sich wohl ausnehmen, wenn Sie dort einen solchen Vorwurf gegen einen Sächsischen oder Württembergischen Minister hätten aussprechen wollen? und doch lag die Sache für uns genau so. Das Reich hat verfassungsmässig die Gesetzgebung und die Aufsicht über das Eisenbahnwesen im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung, das übrige bleibt ein internum des Einzelstaates und ich weise deshalb einen solchen Vorwurf an jener Stelle zurück. Hier werde ich antworten und zwar antworten so, wie die Sache es verdient. Ich bezeichne es als unrichtig, dass das Petitionsrecht irgend eines Beamten meines Ressorts verschränkt sei. Was sagt denn die Verfassung im Art. 32? Sie sagt: „Das Petitionsrecht steht allen Preussen zu. Petitionen unter einem Gesammtnamen sind nur Behörden und Corporationen gestattet.“ Wäre das Petitioniren im Allgemeinen in meinem Ressort untersagt, so würden Sie nicht hier im Hause so viel Petitionen erhalten, wie wir sie Ihrer Wirksamkeit wesentlich mit verdanken. Es ist solches eben nicht untersagt und wenn ich auch nicht sagen kann, dass mich Massenpetitionen angenehm berühren, wenn sie an dieses Haus kommen, ebensowenig wie sie meinen Herrn Amtsvorgänger angenehm berührt haben, so habe ich mich doch nicht veranlasst gesehen, diesen Weg zu beschränken. Sie werden, wenn Ihnen das Vergnügen macht, derartige Petitionen noch in grosser Menge bekommen. Ist denn aber das Haus in der Lage, über das, was in den Petitionen gesagt ist, sich materiell schon aussprechen zu können? Alles, was vorgetragen ist, insbesondere über die Beschränkung des Petitionsrechts und über die Einleitung von Disziplinaruntersuchungen ist noch nicht in die Centralinstanz gelangt; ich glaube doch, dass es richtig ist, den Instanzenzug inne zu halten und dann erst darüber zu sprechen. Ich habe überhaupt nicht verstanden, woher diese Erregtheit. Es ist speciell gesagt worden, es sei verboten, Collectivpetitionen einzureichen. Gewiss, meine Herren, das ist ein alter Grundsatz bei der Eisenbahnverwaltung, der durch meinen Herrn Amtsvorgänger noch speciell im Jahre 1877 eingeschärft worden ist, ein Grundsatz, den ich für vollkommen richtig halte, d. h. für die Verwaltung. Wenn Beamte Beschwerden vorzubringen haben, so ist es nach meiner Auffassung richtig und völlig ausreichend, dass sie sich persönlich an ihre vorgesetzte Behörde wenden; es ist aber nicht in der Ordnung, mit Massenpetitionen aufzutreten, um damit einen gewissen Druck auf die Verwaltung zu üben, da auch die Vorbereitung für derartige Massenpetitionen mit der Ordnung des Dienstes, wie sie der Eisenbahndienst ganz speciell verlangt, nicht vereinbar ist. Meine Herren, im Eisenbahndienst muss eine militärische Disciplin herrschen, und wenn die nicht wäre, würden wir sehr bald die Beförderung auf den Eisenbahnen den schwersten Gefahren ausgesetzt sehen. Diejenigen, welche es unternehmen, diese Disciplin zu lockern, übernehmen eine Verantwortlichkeit, die sie gar nicht tragen können. Ich für meinen Theil werde, so lange ich die Ehre habe, an dieser Stelle zu stehen, allen Versuchen, die Disciplin zu lockern, mit den Mitteln, welche mir die Gesetze an die Hand geben, entgegentreten.

Und nun, meine Herren, der grosse Lärm über die Königsberger Affaire. Ich bin in der Lage, Ihnen doch etwas ausführlicher die Sache mittheilen zu können. Nicht wegen der Einreichung einer Petition beim Abgeordnetenhause ist eine förmliche Disciplinaruntersuchung auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1852 eingeleitet worden; nein, meine Herren, sondern wegen der Agitation, die vorhergegangen ist, und wegen eines Aufrufs unerhörter beinahe revolutionärer Natur.

Ich werde Ihnen die bezeichnendsten Stellen aus dem Aufruf vorlesen, damit Sie erkennen, was man von jener Seite, die das in Scene gesetzt hat, für erlaubt hält. Es heisst:

Königsberg im August 1881.

An sämmtliche Stationsaufseher, Stationsassistenten uud Stationsdiätare des Betriebsamtsbezirks.

Es ist durch die ganze Monarchie gegangen.

„Collegen! Jahre lang haben wir vergeblich gehofft und geharrt, dass unsere Lage eine bessere werden möchte. — Jahre lang haben wir den Druck, der auf uns lastet, geduldig und ohne Murren getragen. — Jahre lang sind wir mit Versprechungen hingehalten worden, um keine derselben in Erfüllung gehen zu sehen.

Jetzt endlich — nach langer, langer Zeit, ist das Selbstgefühl in uns wachgerüttelt, wir sind aus unserer phlegmatischen Ruhe aufgeschreckt worden.

In einer vor nicht langer Zeit stattgefundenen Sitzung, in welcher die sämmtlichen hiesigen Collegen versammelt waren, wurde beschlossen, eine Petition und Denkschrift, an welcher sich sämmtliche Collegen der Staatsbahnen betheiligen sollen, an das Haus der Abgeordneten zu richten, um darin unsere berechtigten Wünsche auszusprechen.“

Manche von diesen Wünschen sind ja vollkommen berechtigt, und wenn man nur damit an die richtige Stelle gegangen wäre, so würde man auch Entgegenkommen gefunden haben, denn ich wiederhole, es hat Niemand ein grösseres Interesse daran, berechtigte Ansprüche der Beamten zu befriedigen, als die Verwaltung selbst.

Es heisst dann weiter, dass jeder 1 ℳ Gebühren entrichten solle, um den Rechtsanwalt u. s. w. zu bezahlen und dann weiter:

„In dieser Beziehung haben wir es nun so gehandhabt, dass am Sitze eines jeden Betriebsamts ein Stationsbeamter als Vertrauensmann designirt wurde, der eine Liste sämmtlicher Collegen des Betriebsamtsbezirks — die namentliche Liste ist ja leicht von dem Personalsecretär des Betriebsamts oder aus der Betriebskasse unter irgend einem Vorwande zu erlangen — anfertigte, und diese nebst dieser Zuschrift erst auf der eigenen Station etc. von Hand zu Hand, sodann unter Couvert fest verschlossen an einen als sicher bekannten Stationsassistenten etc. der nächsten Station unter „Eingeschrieben“ weiter sandte. — Hatten die Collegen der Station gezeichnet, dann nahm einer derselben die Beträge in Empfang und sandte sie durch einen zuverlässigen Zugbeamten an den Vertrauensmann, der wiederum die Gelder sammelte.“

Also unter Verletzungen der Bestimmungen, welche über die Beförderung von Dienstgeldern bestehen u. s. w.

Es heisst dann weiter:

„Collegen, Eile thut Noth! Haben wir diesen Landtag unbenutzt vorüber gehen lassen, dann zählen wir nächstes Jahr zu der Classe der Unterbeamten. Sorge jeder Betriebsamtsbezirk, einen Abgeordneten zu gewinnen, wie wir es bereits gethan haben — der unsere gemeinsame Sache vertritt. Decken wir ohne Uebertreibung und ohne Falsch die Krebsschäden auf, an welchen wir leiden; wir brauchen nicht furchtsam zu sein, aber stolz auf unser gutes Recht. Unser Directionsbezirk ist einig, daher der Wunsch, dass ein Bund uns Alle umschliesse. Keine Uneinigkeit und Parteihader möge uns entzweien. Friede macht stark, Unfriede zersplittert die Kräfte.

Unserer Aufgabe und unseres Zieles bewusst, wird es uns früher gelingen, thatkräftig in die Speichen des Rades, das unsere Geschicke treibt einzugreifen.

Also aufgethaut und aufgeschaut! Ohne Kampf kein Sieg, und siegen wollen wir und werden wir.“

Es ist dann eine Petition verfasst, welche nicht an das Abgeordnetenhaus gelangt ist, die an dieses gelangte Petition ist eine sehr viel mildere und ich muss sagen, die Sprache eine passendere — jene Petition enthält indess doch einige Passus, die über das Erlaubte hinausgehen, es heisst:

„Trotz dieses geringen Maximalsatzes sucht die Eisenbahnverwaltung dennoch fort und fort durch Nichtbesetzung der etatsmässigen Stellen und Nichtgewährung der fälligen Gehaltszulagen Ersparnisse lediglich auf unsere Kosten herbeizuführen . . . . So wie es bis jetzt ist, sind wir der Verwaltung auf Gnade und Ungnade ergeben."

An einer anderen Stelle:

„Die Vorsteher- und Expedientencharge figurirt zum grössten Theile nur auf dem Papier und dient zu Ersparnisszwecken der Verwaltung."

Weiter:

„Und hierfür sucht die Verwaltung uns immer mehr und mehr zurückzusetzen."

Dann kommen noch einige Beschwerden, die in sehr starker Weise vorgetragen werden, über Verweigerung von Urlaub, und ähnliche Dinge.

Meine Herren! Ich kann mich nicht weiter aussprechen über den Charakter dieses Schriftstücks, weil, wie gesagt, die Disciplinaruntersuchung eingeleitet und die Sache noch nicht rechtskräftig entschieden ist; die Frage kann noch in die Berufungsinstanz kommen und ich würde dann in der Lage sein, im Staatsministerium selbst ein Urtheil fällen zu müssen, nachdem der Disciplinarhof sich ausgesprochen hat. Wir werden die Sache sehr ernstlich erwägen. Heute kann ich nur hinzufügen, dass der Haupturheber dieser Petition, ein noch im Kündigungsverhältniss stehender Beamter, im Kündigungswege entlassen ist und gegen zwei andere Beamte Ordnungsstrafen erheblicher Art verfügt sind.

Ich kann aber noch hinzufügen, dass jener Aufruf doch nicht bei allen Beamten Anklang gefunden hat, dass vielmehr namentlich Beamte bei den verstaatlichten Bahnen denselben zurückgewiesen und gesagt haben: wir sind zufrieden mit unseren Verhältnissen, es sind uns Verbesserungen zu Theil geworden, an die wir früher nicht gedacht haben. Allerdings ist auch auf einer Station — ich könnte sie bezeichnen, auch den Beamten, über den mir das berichtet worden ist, — der Agitation weiterer Vorschub geleistet worden, obgleich dieser Beamte mit vorher geringerer Besoldung eine Zulage von nicht weniger als 550 *M.* auf einmal bekommen hat. Das nennt man Dank!

Also ich glaube, dass das Verfahren, welches eingeschlagen worden, nicht anzufechten ist. Ich wiederhole also, ich beschränke den Beamten das Petitionsrecht nicht, ich wünsche aber nicht, dass dasselbe innerhalb der Verwaltung in einer Weise gehandhabt wird, die das dienstliche Ansehen und den Respect gegen die vorgesetzten Beamten, den Gehorsam und die Disciplin verletzt. Ich wiederhole, die Disciplin muss ich aufrecht erhalten und es wird mich keine Bemerkung von der anderen Seite des Hauses bestimmen, in dieser Richtung etwas nachzugeben.

Meine Herren! Dies vorausgeschickt, möchte ich nur noch einige wenige Bemerkungen mir erlauben auf die Fragen, die gestellt, und in Bezug auf die Finanzverhältnisse, die berührt worden sind.

Der Hr. Abg. Richter, der zuletzt gesprochen hat, hat, während sonst einmal Einer aus Häckerling Goldschaum gemacht haben soll, diesmal aus Goldschaum Häckerling gemacht. Er hat uns nachgewiesen, dass wir eigentlich gar keine Ueberschüsse haben. Nun, meine Herren, ich bin in der glücklichen Lage, doch etwas andere Ziffern entgegenzustellen. Es ist ja richtig, wir haben bei der Eisenbahnverwaltung 5/4 Jahr zu verrechnen gehabt und für die Zinsen für die Rentenbriefe ist ein Semester nicht zur Anrechnung gekommen. Wir haben uns deshalb damit befasst, den Abschluss von 1880 ohne dies Vierteljahr und ohne die Rentenersparniss zu machen und es ergab sich da für die verstaatlichten Bahnen ein Ueberschuss von 14 905 138 *M.* Dazu dürfen Sie noch rechnen den Verlust an Zinsen der laufenden Baarbestände, die jetzt an die Generalstaatskasse abgeführt werden, — ich habe das im vorigen Jahre schon erwähnt, — indem diese früher von den Bahnen bei Bankhäusern hinterlegt worden sind, ferner die Zinsen des an die Staatskasse abgeführten Reserve- und Erneuerungsfonds u. s. w. von einigen 90 Millionen, und was der Hr. Abg. Richter noch ganz vergessen hat zu berichten die Differenzen zwischen den Ausgaben vermöge der Zinsgarantien für die Hinterpommersche, Vorpommersche und Eifelbahn, die jetzt von der Staatseisenbahnverwaltung getragen werden, und den ausgefallenen Superdividenden von Köln-Minden und den betreffenden Eisenbahnabgaben, das ist 1 129 000 *M.* Rechnen Sie das Alles zusammen, so bekommen Sie einen Ueberschuss — reell, wenn auch nicht buchmässig — von über 20½ Millionen für das Jahr 1880 heraus.

Wollen Sie nun wissen, wie sich etwa die Verzinsung der verstaatlichten Bahnen stellt, so haben wir auch das ausgerechnet; wir haben herausgefunden, dass wir die verstaatlichten Bahnen zu einem Durchschnittssatz von etwa 5,09 pCt. erworben haben und dass das Jahr 1880 etwa uns einen Ueberschuss von 7,51 pCt. gebracht hat.

Ich glaube, das beweist einmal, dass der Kauf nicht schlecht gewesen ist und dass durch das Zusammenwirken der alten und neuen Bahnen die Verwaltung billiger und öconomischer geworden ist.

Dann, meine Herren, wollen wir uns — da der Schaden ja so gross sein soll — doch überlegen, wie wir denn eigentlich den Staatsschulden gegenüber stehen. Wir haben in dem Etat der Staatsschuldenverwaltung nachgewiesen auf Seite 11 der Beilage 12 einen Gesammtstaatsschuldenbetrag von 2 059 681 429 *M.*, darunter sind Eisenbahnschulden 1 422 796 408 *M.*, die Verzinsung der Gesammtschuld erfordert 84 557 089 *M.*, der Eisenbahnüberschuss beläuft sich nun auf 102 463 261 *M.*, es bleiben also noch übrig 17 906 172 *M.* für andere Staatszwecke, und wenn Sie auch das Extraordinarium noch abziehen wollen, bleiben noch 13 977 672 *M.* übrig; dabei will ich die aufgeführten Nebenvortheile nun noch gar nicht berücksichtigen, dass in diesen Summen auch noch etwa eine halbe Million steckt, die wir für den Ankauf von Oberschlesischen und Stargard-Posener Stammactien im Wege der Amortisation verwendet haben.

Es bleibt also eine Thatsache, dass die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung nicht blos die Zinsen der gesammten Staatsschuld decken, sondern noch einen Ueberschuss von circa 17 Millionen geben und ausserdem dem Staate noch das gesammte Einkommen aus Domänen, Forsten, Bergwerken und den übrigen Staatseinkünften verbleibt. Meine Herren! Ich glaube, dieses Resultat ist wohl beruhigend und angesichts der Fortschritte — wir werden ja noch weiter darüber sprechen — auch auf wirthschaftlichem Gebiet die Regierung zu der Hoffnung berechtigt, dass Sie dem zustimmen werden, dieses System noch weiter auszubauen, damit es nicht halb vollendet bleibe.

Dann ist gefragt worden, das ist auch von Herrn von Huene geschehen: wie werden sich eigentlich die Resultate im laufenden Etatsjahre stellen? Ich habe mich bemüht, für mein Ressort so weit möglich Zusammenstellungen zu erlangen und kann Ihnen sagen, dass bei dem Etat der Bergwerksverwaltung nicht allein der Etat erreicht, sondern mit einem nicht unerheblichen Ueberschuss abschliessen wird. Genau kann ich Ihnen diesen nicht angeben, aber dass er jedenfalls über eine Million betragen wird, ist zweifellos.

Bei der Eisenbahnverwaltung haben wir bis jetzt vom 1. April ab eine Mehreinnahme von beinahe 6 Millionen. Wenn ich in Betracht ziehe, dass die Berechnung in dem letzten Quartale des Jahres noch nachzuholen hat, was in den Vormonaten noch nicht festgestellt ist, wird die Annahme berechtigt sein, dass wir nicht allein unsern Etat erreichen, sondern ihn erheblich übersteigen werden. Ich habe Berichte der Directionen vorliegen, für die ich natürlich nicht im Ganzen eintreten will, dieselben sind aber überzeugt, dass sich der Mehrüberschuss in diesem Jahre vielleicht auf etwa 13 Millionen belaufen wird.

Das ist ein Grund mehr, um eine Besorgniss zurückzuscheuchen.

Dann möchte ich noch auf ein paar Bemerkungen eingehen, die der Hr. Abg. Richter hat einfliessen lassen und die auch von dem Hrn. Abg. von Huene gemacht sind. Es ist Anstoss genommen worden an den 11 Millionen für Betriebsmittel, die wir in der Vorlage No. 22 der Drucksachen gefordert haben. Ja, meine Herren, Sie werden finden in dem Etat, dass wir, was zu erneuern ist, erneuern, dass der vorhandene Bestand an Betriebsmitteln grösser ist, wie der aus Baufonds beschaffte. Jene Vermehrung wird uns aufgenöthigt durch die Verstärkung des Verkehrs, und wir würden noch mit ganz anderen Summen vor Sie hintreten müssen, wenn die Verstaatlichung nicht eingetreten wäre. Gerade durch die bessere Ausnutzung des Fuhrparks ist es möglich geworden, noch bis jetzt auszukommen mit dem vorhandenen Material. Im vorigen Winter haben wir trotz einer ganz erheblichen Vermehrung des Verkehrs denselben doch bewältigen können, und diesen Herbst und Winter traf eine Menge verschiedenartiger Umstände zusammen, um uns das Geschäft zu erschweren, Umstände, die in einer erfreulichen Vermehrung des Verkehrs beruhen. Wir wollen uns aber bemühen, den Bedürfnissen eines grösseren Verkehrs uns gewachsen zu machen, wir wollen die früheren Klagen nicht wiederholen hören, wir wollen zeigen, dass die Staatsbahnverwaltung ganz andere Dinge leisten kann, als man früher geleistet hat.

Wenn nun der Hr. Abg. Richter bemerkt, dass auf der Potsdamer Bahn vor der Verstaatlichung niemals Wagenmangel geherrscht habe, so bin ich in der glücklichen Lage, ihn direct widerlegen zu können; ich habe hier einen amtlichen Nachweis aus den Acten der Potsdamer Bahn, danach wurde der Bedarf an bedeckten Wagen im October 1879 — also vor der Verstaatlichung — an keinem Tage, der Bedarf an offenen Wagen nur an 8 Tagen; im November 1879 der Bedarf an bedeckten Wagen nur an 10 Tagen, der an offenen nur an 9 Tagen, der Bedarf im December an bedeckten Wagen nur an 22 Tagen, der an offenen nur an 12 Tagen gedeckt.

Wie man dem gegenüber sagen kann, die Potsdamer Bahn hätte niemals Wagenmangel gehabt, das begreife ich nicht.

Dann hat der Herr Abgeordnete der Drucksachenvorlage No. 22 zum Vorwurf gemacht, sie enthalte ein verdecktes Defizit.

Meine Herren, diese Vorlage besteht aus drei Theilen, oder wenn Sie wollen aus vier; einmal werden ca. 51 Millionen Mark erbeten um neue Bahnen zu bauen. Ich habe nicht gehört, dass die neuen Bahnen jemals auf den Etat gebracht sind; sodann haben wir gebeten um erhebliche Summen zur Vermehrung der zweiten Geleise. Auch diese Beträge sind mitunter in geringen Beträgen wohl aus den laufenden Einnahmen entnommen, aber wenn sie in grösseren Summen auftraten, aus Anleihen. Drittens Betriebsmittelvermehrung. Hier beziehe ich mich auf das, was ich bereits gesagt habe. Viertens Umbau von Bahnhöfen; da kann ich Ihnen sagen, der Umbau der Bahnhöfe beruht in der Hauptsache auf der Voraussetzung, dass die Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Bahn zu Stande kommt. Der Umbau ist sehr nothwendig für die betreffenden Städte und für den Verkehr, und dass wir denselben nicht früher durchsetzen konnten, lag eben an der Zersplitterung des Bahneigenthums. Die Aufwendungen, welche wir machen müssen, sind allerdings erheblich, sie werden aber ausgeglichen zum nicht geringen Theil durch Ersparnisse, die wir in der Bahnverwaltung haben werden, und durch das Bewusstsein, einem immer dringender werdenden Verkehrsbedürfniss abzuhelfen. Darauf werde ich, wenn wir zur Sache selbst kommen, noch näher eingehen.

Ich glaube Ihnen die Versicherung am Schlusse meines Vortrags schon jetzt geben zu können: wenn behauptet wird, im Lande sei allgemeine Unzufriedenheit über die Verstaatlichung, so bestreite ich das, ich habe dafür bündige Gegenbeweise. Und wenn weiter behauptet wird, wir hätten uns in Unternehmungen eingelassen, welche wir nicht ausführen können, so bestreite ich das wiederum. Ich kann Ihnen die Versicherung geben, dass auch vom Ausland — im Inland findet man ja seltener Anerkennung — Beweise der Anerkennung von den verschiedensten Seiten uns zu Theil werden und dass man herkommt, um zu sehen, wie wir das Eisenbahnwesen reguliren Meine Herren, die bisherigen Ergebnisse machen es vollkommen berechtigt, auf dem bisherigen Wege weiter vorzugehen und um Ihre Zustimmung dazu werden wir Sie bitten."

Die Bayerischen Staatsbahnen in 1880.

(29. Nachweisung über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1880.) Die Königlichen Staatseisenbahnen bestanden Ende 1880 bei 57 Linien: 3 776,35 km (Staatsbahnen), von Communen und Privaten gebaute, aber definitiv übernommene Linien: 304 64 km, Vizinalbahnen: 167 29 km, sohin Eigenthumslänge am Ende des Betriebsjahres 1880: 4 248,28 km. Es bestanden die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am Schlusse des Jahres 1880 aus 638 Stationen, gegen das Vorjahr mit 628 — mehr 10 Stationen. Die Eigenthumslänge betrug am Ende des Jahres 1879: 4 197,63 km, am Ende des Jahres 1880: 4 248,28 km und die Gesammtbetriebslänge am Ende des Jahres 1880: 4 181,03 km, zweigeleisig sind 285,81 km Eigenthums- und 257,35 km Betriebslänge.

Baukosten zusammen: 870 649 519 *M.* (pro km 220 773 *M.*) (Staats- und Vizinalbahnen) und Privatbahnen: 34 078 571 *M.* (pro km 111 710 *M.*), Gesammtsumme 904 678 090 *M.* (pro km 212 951 *M.*).

Betriebsmittel: Bestand der Locomotiven: Die Zahl der bis zum Ende des Betriebsjahres 1879 beschafften Locomotiven betrug 1 082 und zwar 938 aus Baufonds und 144 aus Betriebsmitteln. Der Bestand betrug Ende 1880 1 012 (gegen die aus Baufonds beschafften um 78 mehr). Das durchschnittliche Alter einer Locomotive beträgt 12,31 Jahre.

Die Zahl der bis zum Ende des Betriebsjahres 1879 beschafften Personenwagen betrug 2 695 und zwar 2 315 aus Baufonds und 380 aus Betriebsmitteln; aus dem Bestande sind bis Ende 1879 geschieden 218, während im Laufe des Jahres 1880 35 neu angeschafft, endlich 36 demontirt wurden, daher Bestand 2 476. Die Personenwagen enthalten 93 011 Plätze = durchschnittlich auf 10 km Betriebslänge 223 und auf eine Achse 18 Plätze. Der Bestand an Gepäck-, Güter-, Heiz- und Stations-(Roll-) Wagen bezifferte 16 320. Ausserdem waren noch Ende 1880 55 Privat-Bierwagen und 8 Privat-, Holz-(Schemel-)Wagen vorhanden. Bahnpostwagenbestand: 235. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel betrugen: 121 578 534 *M.* Die Zahl aller Fahrten erreichte die Höhe von 365 640, weniger 4 651. Die Locomotiven haben auf sämmtlichen Linien zurückgelegt: 20 208 684 Nutzkilometer, weniger 627 863 = 3,12 pCt. Summa der Locomotivzugkilometer 20 330 611, weniger 634 912 = 3,12 pCt. Die Wagen haben Kilometer bezw. Achskilometer zurückgelegt: Wagenkilometer: 367 098 541, weniger: 3 923 009 — Der Materialverbrauch der Locomotiven ist folgender: Holzverbrauch: 8 857,82 cbm, Stichtorf: 171 620 cbm, Ruhrkohlen: 62 274 615, Saarkohlen: 8 557 140, Sächsische Kohlen: 55 139 166, Böhmische Kohlen: 92 690 716, Braunkohlen, Traunthaler: 36 928 620, ausserdem 30 311,70 kg feste Schmiere und 410 793,20 kg Oel und Fett.

Verkehrsergebnisse: Personenbeförderung: Courier- und Schnellzüge, einfache Billets: 66 765 I. Cl. (mehr 12 298), 370 661 II. Cl. (mehr 11 404), 76 Retourbillets I. Cl., 18 733 II. Cl., bei ersteren weniger 38, bei letzteren mehr 2 673. Personen- und gemischte Züge: einfache Billets: 33 306 I. Cl. (mehr 5 524); 538 425 II. Cl. (mehr 14 897), 5 098 573 III. Cl. (mehr 128 919). Retourbillets: 5 824 I. Cl. (mehr 2 720), 506 194 II. Cl. (weniger 14 605); 4 918 837 III. Cl. (weniger 90 632); Militärbillets III. Cl: 284 673 (mehr 16 481). Die Einnahmen im internen, directen und Transitverkehre betragen: Courier- und Schnellzüge, einfache Billets: I. Cl. 1 325 844 *M.* 80 ₰, II. Cl. 3 808 533 *M.* 42 ₰, Retourbillets I. Cl.: 1 704 *M.* 60 ₰, II. Cl.: 181 591 *M.* 44 ₰, Personen- und gemischte Züge: einfache Billets I. Cl.: 235 282 *M.* 95 ₰, II. Cl.: 1 841 470 *M.* 5 ₰, III. Cl.: 6 327 949 *M.* 35 ₰, Retourbillets I. Cl.: 42 020 *M.* 11 ₰, II. Cl. 1 593 773 *M.* 50 ₰, III. Cl.: 6 519 697 *M.* 32 ₰, Militärbillets III. Cl.: 255 392 *M.*

An Reisegepäck wurde befördert: 30 143 Tonnen (mehr 1 139). Einnahme: 1 397 249 *M.* 83 ₰ (mehr 43 082 *M.* 75 ₰). Hunde 88 797 (mehr 21 924), Einnahme: 31 964 *M.* 33 ₰. Bestellte Extrazüge nach besonderem Tarife: Personen: 8 758; Gepäck: Tonnen 326. Einnahme: 43 863 *M.* 29 ₰, Gepäck: 7 133 *M.* 53 ₰, zusammen 51 001 *M.* 82 ₰. Eine Vergleichung mit dem Vorjahre ist nicht möglich, da pro 1879 unter Extrazüge auch die Frequenz und Einnahme der nach dem gewöhnlichen Tarife behandelten Vergnügungszüge von Gesellschaften, Octoberfestzüge, welche pro 1880 anderweitig vorgetragen wurden, rapportirt wurden.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 30 Januar 1882. (Der Krach. Tarifrevision. Staatsbetrieb-Credit. Locomotiv- und Wagenfabrikation. Eisenbahnverkehr im December 1881. Eröffnungen im December 1881. Thierbegleiter. Mödling-Brühl. Seidl: Bahnbesteuerung. Thiertransport. Zenica-Serajewo. Südbahntarife. Clubvortrag. Wien-Pottendorf. Börsennotiz.)

Der Krach hat ausser dem Coursstürze der „unschuldigen" Bahneffecten auch ernstlichere Folgen für die nächste Gestaltung des Eisenbahnwesens nach sich gezogen. Zunächst ist davon Ungarn berührt. Bezeichnend ist das Gerücht, welches Bontoux mit der (auch in dieser Zeitung erwähnten) Verdächtigung des ebenso tüchtigen wie integren Unterstaatssecretärs Hieronymi im Unterhause in Verbindung bringt. Das Manoeuvre soll dem Communicationsminister Ordody selbst gegolten haben, welcher dem Projecte Ofen-Wien einen entschiedenen Widerstand entgegensetzte und selbst sein Portefeuille zurücklegen wollte, wenn den Syrenenklängen der Länderbank, welche diese Bahn ohne alle Subvention auszubauen und die Schnellfahrtzeit zwischen diesen beiden Reichshauptstädten auf 4½ Stunden herabzusetzen erklärte, gefolgt worden wäre. Eine viel wichtigere Consequenz des Bontoux'schen Sturzes ist der Verkauf der Serbischen Bahnen an zwei Pariser Banken, welche mit der Oesterreichischen Staatsbahn eng liirt sind. Diese kommt dadurch zu einem vom Lande (verblendeter Weise) perhorrescirten Einflusse auf die Budapest-Semliner Bahn, welche sie umsonst bauen wollte, wodurch wir 30 Millionen erspart hätten.

Die Revision der Eisenbahntarife durch die sich leider verzögernde Enquête im Handelsministerium gewinnt jetzt eine erhöhte Bedeutung. Die Regierung tritt nunmehr nicht blos als Vermittlerin verschiedener in der Enquête vertretener Interessen in die Action, sondern sie ist als Besitzer der Elisabeth Westbahn und Verwalter der Rudolfbahn vollberechtigter Mitinteressent und als solcher in der Lage, grosse Verkehrsinteressen zu wahren. Die Regierung kann nunmehr entscheidend auf die Tarifreform einwirken und ihr Beispiel, die Eisenbahntarife für Massengüter herabzusetzen, wird durch das Gewicht des Besitzes einer wichtigen Verkehrslinie auf die Entscheidungen der anderen Bahnen grossen Einfluss ausüben. Das Handelsministerium gedenkt eine wesentliche Herabsetzung der jetzt bestehenden Tarife eintreten zu lassen, sowohl bezüglich des Güter- als des Personenverkehrs und zwar durch Ausgabe von Tour- und Retourkarten mit ein- und mehrtägiger Giltigkeitsdauer, während für alle Massengüter (Kohle, Erze, Roheisen, Getreide, Mehl, Steine) der Tarif ein einheitlicher sein und bei einer durchlaufenen Distanz von 150 km in der Höhe des Deutschen Pfennigtarifs eintreten soll.

Für den Oesterreichischen Staatseisenbahnbetrieb ist ein Nachtragsvoranschlag pro 1882 dem Abgeordnetenhause von der Regierung zugegangen und zwar mit einem kleinen Betrage für den der Donauuferbahn und mit einem grossen für jenen der Elisabethbahn. Für die erstere werden 23 000 fl. für Herstellung einer Locomotivremise und Wasserstation, sowie von Wächterhäusern, für die letztere 16 764 597 fl. als Nachtragscredit verlangt. Von der letzteren Summe sind 16 260 597 fl. als ordentliche, der Rest als ausserordentliche Ausgaben bezeichnet. Die Einnahmen der verstaatlichten Westbahn sind pro 1882 mit 13 720 000 fl. präliminirt.

Die gewünschte Vermehrung der Eilzugmaschinen, worüber kürzlich ein Erlass der Oesterreichischen Regierung bekannt wurde, übt auf unsere Locomotivfabriken ihre Wirkung. Nicht nur, dass die Staatsbahn in ihrer eigenen Fabrik sofort an die Herstellung von zwanzig Eilzugmaschinen schritt, haben auch die Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn je drei solcher

Maschinen in Bestellung gegeben und stehen weitere Bestellungen auf zehn Locomotiven seitens der Elisabeth- und Nordbahn in naher Aussicht. Auch schreibt die Generalinspection neun Locomotiven für die Arlbergbahn aus, und zwar drei für jede Type probeweise. Unsere inländischen Fabriken vermögen nur Eilzugmaschinen zu übernehmen, da Wöhler in Berlin Lastzugmaschinen um 3 000 fl. billiger offerirt. Die Sächsische Maschinenfabrikgesellschaft offerirte sogar Eilzugmaschinen mit 23 000 fl., womit sie uns auch mit beinahe 5 000 fl. unterbot. Die eigenthümliche Erscheinung, dass die Deutschen Locomotivfabriken so billige Preisofferten stellen, während die dortigen Waggonfabriken ganz ungewöhnlich höher offeriren als unsere heimischen Waggonfabriken (2 129 fl. gegen 1 685 fl. pro Lastwaggon) mag wohl darin seine Erklärung finden, dass unsere Locomotivfabriken durch ihre Arbeiten für Frankreich beschäftigt sind und daher neue Aufträge nur zu guten Preisen aufnehmen können, während unsere Waggonfabriken, schlechter beschäftigt als es die Deutschen sind, zu billigen Preisen anzukommen suchen.

Im Eisenbahnverkehr des Monats December 1881 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 2 921 803 Personen und 5 271 718 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 296 872 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 027 fl. Im gleichen Monate 1880 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 2 449 050 Personen und 4 370 342 t Güter — 17 483 017 fl. oder pro Kilometer 952 fl.; daher resultirt für den Monat December 1881 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 7,9 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im Jahre 1881 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 215 951 146 fl.; im Jahre 1880 hingegen auf 206 324 743 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre 18 505 km, im Jahre 1880 dagegen 18 330 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer im Jahre 1881 auf 11 670 fl., gegen 11 256 fl. im Jahre 1881, d. i. um 414 fl. oder 3,7 pCt. günstiger.

Eröffnet wurden im Monate December 1881 nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre: Am 6. December der 3,8 km lange Verbindungsflügel der Eisenbahn Wien-Aspang zwischen der Station Centralfriedhof und der Station Schwechat der Donauländelinie der Kaiserin Elisabethbahn. Am 19. December die 18,3 km lange Localbahn Stauding-Stramberg. Ferner wurde am 20. December die Localbahn Chodau-Neudek der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft, deren Eröffnung provisorisch für den Frachtenverkehr am 4. October 1881 (Centralblatt No. 137 ex 1881) stattgefunden hat, auch für den Personenverkehr eröffnet.

Die unentgeltliche Beförderung der den Hornviehsendungen in Wagenladungen beigegebenen Viehbegleiter auf der Hin- und Herfahrt, welche bekanntlich den drei westlichen Staatsbahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium aufgetragen wurde, ist nun auch den Privatbahnen mit Berufung auf Punkt 86 der Grundzüge für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit dem Beifügen bekannt gegeben worden, dass diese Begleiter, wie wohl selbstverständlich, die Beaufsichtigung und Wartung des Viehs während des Transports zu bewirken haben und die Begünstigung ihrer freien Fahrt erlischt, sobald sie einen andern Zug, als den mit welchem die Thiere transportirt werden, benutzen wollen. Der berufene Punkt 86 enthält übrigens die (weiteren 4) Fälle der Beförderung von Personen mit Güterzügen. Die meisten Privatbahnverwaltungen können jedoch auf diese Begünstigung wegen der bestehenden Cartelle nicht eingehen.

Die Südbahn ist um die Concession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Secundärbahn von Nördling nach der Brühl mit elektrischem Motor eingeschritten. Durch die Einführung der neuartigen Betriebsart soll keineswegs ein Concurrenzproject lahm gelegt werden, wie von einem Blatte insinuirt wurde; abgesehen von der Ungereimtheit der Beseitigung eines Concurrenzunternehmens durch eine bestimmte Betriebsart hat auch dieses Südbahnproject schon früher als die ähnlichen anderer Concessionswerber bestanden. Für die Wahl der Electricität als motorische Kraft der neuen Bahn ist die Nothwendigkeit massgebend gewesen, dieselbe durch das Weichbild von Mödling zu führen.

Ueber die Besteuerung der garantirten Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der Besteuerung des Prioritätencoupons hat Ambrosius Seidl, Directionssecretär der Kaschau-Oderberger Eisenbahn eine Broschüre herausgegeben. Er führt darin aus, dass die Frage der Besteuerung der Eisenbahnen noch der Lösung harrt, weil die getroffenen Verfügungen systemlos und unter Verkennung des Standpunktes der Eisenbahnen erfolgt sind. In Oesterreich sowohl als in Ungarn enthalten die Steuergesetze verschiedene Verordnungen; in Ungarn unterscheidet man drei Stadien: vor dem Jahre 1871 war der Prioritätenbesitzer selbst verpflichtet, sein Einkommen an Prioritätenzinsen einzubekennen; nach dem Jahre 1871 war, wenn er sein Zinsenerträgniss nicht fatirte, dasselbe sammt dem Bruttoeinkommen des Darlehnnehmers zu versteuern; seit dem Jahre 1875 bestehen für die Eisenbahnen zweierlei Steuern: a) die Geschäftssteuer, welche auf Grund des nach Abzug der passiven Zinsen verbleibenden Reinerträgnisses bemessen wird; b) die Besteuerung der Prioritätsobligationszinsen. Die Eisenbahnconcessionsurkunden bestimmen, dass die Eisenbahn 10 Jahre lang steuerfrei ist und auch nach Ablauf dieser Befreiung nur dann besteuert wird, wenn sie die staatliche Zinsengarantie nicht mehr in Anspruch nimmt. Die Eisenbahnen haben auf Grund dessen den Obligationsbesitzern eine Zinsenzahlung ohne Abzug zugesagt und konnten dies nach den damals giltigen Gesetzen mit Recht thun. Es hat also das Gesetz vom Jahre 1875 die Eisenbahnen gegenüber den Obligationsbesitzern gebunden getroffen und so kann es bei mehreren Bahnen nicht vollzogen werden. Es möge, wenn schon das Princip, nach welchem der Genussberechtigte zur Steuertragung zu verpflichten ist, aufrecht erhalten bleibt, dieses Princip überall dort mit Strenge zur Geltung kommen, wo für die Vergangenheit eine damit im Widerspruch stehende privatrechtliche Vereinbarung nicht erfolgt ist. Dieses Princip soll wie in Frankreich durch ein privatrechtliches Uebereinkommen nicht umgangen werden können. Es möge ferner das Grundprincip ausgesprochen werden, dass eine Erwerb- oder Einkommen-, oder eine andere statt dieser später etwa einzuführende Steuer für die mit Zinsengarantien belasteten Eisenbahnen insolange nicht zu bemessen ist, als der nach Abschlag der Betriebsausgaben verbleibende Betriebsüberschuss, von welchem jedoch die zur Verzinsung der Prioritätsanleihen erforderlichen Beträge nicht in Abzug gebracht werden können, das jährlich garantirte Zinsenerträgniss nicht übersteigt, und auch dann ist sie nur in einer solchen Höhe zu bemessen, dass die Steuer sammt Zuschlägen in dem den jährlichen Staatsgarantiebetrag übersteigenden Reinerträgnisse volle Deckung finde. Die Amortisationsquoten wären als steuerfrei anzusehen. Hierbei wäre es denjenigen Eisenbahngesellschaften, welche im Texte ihrer Obligationscoupons auf das Recht der Einhebung der Obligationszinsensteuer nicht verzichtet haben, zu überlassen, diese Steuer einzuheben, während der Verzicht auf das Recht des Abzuges für die Zukunft ausdrücklich zu verbieten wäre. Diese in dieser Broschüre ebenso gründlich wie anziehend besprochenen Fragen u. z.: 1. Was bestimmen die Steuergesetze bezüglich der Eisenbahnen? 2. Was bestimmen die Eisenbahnconcessionsurkunden bezüglich der Steuer? 3. Was versprachen die Bahnen und was durften sie versprechen? und endlich 4. Was ist demnach zu thun? — zeigen die Reichhaltigkeit der durch ein gediegenes und nur in vereinzelten Punkten vielleicht durch ein etwas befangenes Urtheil ausgezeichneten Studie, welche durch die diesbezügliche Vergleichung der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen, sowie der Steuerverhältnisse insbesondere der gemeinsamen und Ungarischen Bahnen ein eminent praktisches Interesse befriedigt. Möge der Verfasser die Zusage der Besprechung der Couponstempelfrage bald erfüllen.

Ueber die Missstände bei den Transporten der Thiere auf Eisenbahnen hat der Wiener Thierschutzverein eine Enquête einberufen, an welcher hervorragende Fachmänner theilnahmen. Die Enquête einigte sich dahin, diese Missstände in einer Eingabe an die Regierung darzulegen, und wird in derselben concrete Vorschläge machen, auf welche Weise den Thierquälereien beim Transporte wirksam entgegengetreten werden kann. Wir bemerken hierzu, dass an solchen Fällen nicht die Bahnverwaltungen, sondern einzig und allein die Viehhändler Schuld tragen. Sie nützen in ihrer ungezügelten Habgier den Wagenraumtarif dahin aus, dass sie möglichst viele Thiere in einem Wagen oder eine Etage zusammenpferchen. Ebensowenig sind die Viehhändler geneigt, für vervollkommnete und comfortablere Viehwagen den aliquoten Kostenantheil in Form einer Tariferhöhung zu tragen.

An dem Ausbaue der Linie Zenica-Serajewo wird insbesondere im Hinblicke auf die unerfreulichen Zustände in den occupirten Provinzen so energisch gearbeitet, dass die Bahn in wenigen Monaten dem Betriebe übergeben werden dürfte. Mit der Eröffnung der Strecke Zenica-Serajewo wird selbstverständlich die bisherige Weiterbeförderung der in Zenica eintreffenden Güter mittelst eines Spediteurs entfallen und schon dadurch eine Verwohlfeilung des Transportes eintreten. Es wird aber sodann auch eine gründliche Revision und Herabsetzung der Tarife dieser militärisch administrirten Bahn erfolgen müssen, wenn dieselbe nicht nur, wie es heute fast ausschliesslich der Fall ist, den Zwecken der Militärverwaltung, sondern auch jenen des Handels mit Erfolg dienstbar gemacht werden soll. Die Bahn ist schmalspurig angelegt und verspricht deshalb allerdings keine grosse Leistungsfähigkeit, während die zweite Bosnische Bahn, Banjaluka-Doberlin, welche durch die in etwa vierzehn Tagen zur Eröffnung gelangende Linie Sissek-Doberlin mit dem Bahnnetze der Monarchie in Verbindung gebracht wird, normalspurig gebaut ist.

Die Südbahn hat die Reform der Exporttarife ernstlich in die Hand genommen und schon vor längerer Zeit eine ganze Reihe von Ermässigungen für Eisen, Eisenwaaren, Kohle, Holzkohle, Tabak, Salz, Schwefelsäure und Thonerde veröffentlicht, für welche Artikel der Frachtsatz auf durchschnittlich 0,23 kr. pro Metercentner und Kilometer festgesetzt wurde. In Innsbruck hat auch eine Conferenz zwischen Südbahndelegirten und Vertretern der Alta Italia wegen Erweiterung der gemeinschaftlichen Station Ala stattgefunden.

Im Eisenbahnclub fand ein interessanter Vortrag über „Mit der Feder" statt. Den allgemeinen Fragen und neuen Erscheinungen im Culturleben soll der „Eisenbahner" seine Aufmerksamkeit nicht entziehen. Die Geschichte der Stahl- und der älteren Bleifeder wurde durch geeignete Demonstrationen zur Anschauung gebracht. Die Bedeutung des kleinen Instrumentes, welches für Freiheit, Recht und Aufklärung kämpft, wurde in warmen Worten gewürdigt. Hierauf kam ein neuer Dampfgasapparat zur Besichtigung und Aufklärung; inwiefern derselbe dem Bahnbetrieb dienen könne, ist wegen seines noch ziemlich hohen Preises sehr zweifelhaft.

Die siebente Generalversammlung der Wien-Pottendorfer Bahngesellschaft wurde heute abgehalten. Es ist dies die erste der Eisenbahngeneralversammlungen im Jahre, was durch die Organisation dieser Bahn auch leicht möglich ist. Wie aus dem pro 1881 vorgelegten Geschäftsberichte ersichtlich, wurden aus dem von der Südbahn erhaltenen Pachtschilling pro 550 000 fl. die Zinsen und die Amortisationsquote für das Prioritätencapital der Gesellschaft, die fünfprocentigen Zinsen an die Actionäre bezahlt und ausserdem 4 551 fl. erübrigt, welche der Verwaltungsrath jener Reserve zuwies, deren Zinsen im Vereine mit den regelmässigen Ersparnissen aus dem Pachtschillinge zur Bestreitung der Couponstempelgebühren dienen sollen. Mit 1. Januar 1882 ist nämlich die Steuerfreiheit für die gesellschaftlichen Linien abgelaufen und hat die Gesellschaft in diesem Jahre zum ersten Male die Couponstempelgebühr für ihre Titres zu tragen. Durch die Zuweisung des Ueberschusses von 4 551 fl. an den Reservefonds erhöht sich dieser auf 36 580 fl. und sollen diesem Fonds auch in Zukunft die jährlichen Betriebsüberschüsse, und zwar insolange zugeführt werden, bis aus den Erträgnissen desselben die Couponstempelgebühren für die gesellschaftlichen Titres zur Gänze gedeckt werden können. Nach Entgegennahme des Revisionsberichtes und Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath wurden die Wahlen oder eigentlich Wiederwahlen vorgenommen und damit die Versammlung geschlossen.

Nach der entsetzlichen Börsenderoute der Vorwoche ist eine schwache Erholung eingetreten, deren sich wohl im Allgemeinen die Bahnen zu erfreuen hatten, während einige Species noch unter dem Drucke litten. Doch wird die Wiederkehr des Vertrauens auch die zurückgebliebenen Werthe heben. Nachdem die zum Schlusse der Vorwoche notirten Course nur transitorischer Natur sind, so reproduciren wir dieselben auch nicht.

Zur ersten Berathung des Gesetzentwurfes,

betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat.

Im Preuss. Abgeordnetenhause fand am 3. Februar die erste Berathung dieses so wichtigen Gesetzentwurfes statt. Gegen denselben sprachen: v. Schorlemer-Alst, Büchtemann, Meyer (Breslau) und Richter (Berlin); für denselben: v. Tiedemann (Bomst), Hammacher und v. Wedell-Malchow.

Uns vorbehaltend nach Eingang des stenographischen Sitzungsprotocolls eingehend über die Debatte zu berichten, beschränken wir uns für jetzt auf die Wiedergabe folgenden charakteristischen Urtheils der „National-Zeitung" über den Verlauf der Verhandlungen:

„Die vorher auf die Dauer von zwei Tagen veranschlagte erste Lesung des Gesetzentwurfes über die Eisenbahnverstaatlichung ist schon heute, also in einer Sitzung, zu Ende geführt worden. Was bereits dieser äusserliche Verlauf andeutet, bestätigte auch die Verhandlung selbst: die Ansicht, dass der Uebergang zum absoluten Staatsbahnsystem entschieden ist, wird kaum noch von irgend einer Seite bestritten, und so weit überhaupt noch principieller Widerspruch erhoben wird, geschieht es doch ohne Hoffnung auf Erfolg; der Widerstand gegen die speciellen Vorlagen, um welche es sich jetzt handelt, stützt sich nur auf Gründe momentaner Natur: Abneigung gegen eine Massregel, welche der jetzigen Regierung eine gewisse Machterweiterung zuführt; Unzufriedenheit mit den Leistungen der gegenwärtigen Staatsbahnverwaltung etc. Was den letzteren Punkt betrifft, so stehen einander zwei entgegengesetzte Beurtheilungen thatsächlicher Verhältnisse gegenüber; wir können auf Grund der vorliegenden Berichte, aus denen wir Auszüge mitgetheilt haben, der geringschätzigen Auffassung der bisherigen Leistungen nicht zustimmen. Was aber die politische Seite, das Vertrauen oder Misstrauen gegenüber der jetzigen Regierung betrifft, so liegen thatsächliche Beweise eines Missbrauchs der Eisenbahnmacht, welche allerdings zu einem verwerfenden Votum zwingen würden, nicht vor; unter diesen Umständen muss die Erwägung entscheiden, dass es sich um eine Massregel handelt, die, während sie gegenwärtigen Missständen abhelfen soll, zugleich auf eine lange Zukunft berechnet ist; dass in dieser der etwa mögliche Missbrauch nicht erfolgen würde, dafür hätte man auch keine Garantie, wenn augenblicklich eine den Liberalen nahe stehende Regierung am Ruder wäre. Der morgige Sitzungstag, welcher durch die rasche Beendigung der ersten Lesung frei geworden, ist für die erste Berathung der Vorlagen über die sogenannten wirthschaftlichen und finanziellen Garantien bestimmt worden; insofern wird die Berathung doch morgen noch fortgesetzt werden, da es sich bei diesen Vorlagen um die Bedingungen der Verstaatlichung handelt. Man kann die Bezeichnung „Garantien" für diese Bedingungen einigermassen euphemistisch finden, und man wird es doch nicht als gleichgültig für die schliessliche Entscheidung erachten, wie dieselben formulirt werden. Die finanziellen Garantien sollen bekanntlich in einer gewissen Trennung der Eisenbahn- von der sonstigen Finanzverwaltung bestehen, dazu bestimmt, die letztere möglichst vor Schwankungen zu bewahren. Unter den wirthschaftlichen Garantien versteht man die gesetzliche Anerkennung der Beiräthe, welche die Eisenbahnverwaltung schon jetzt aus der Mitte des verkehrtreibenden Publikums über die Transportfragen gutachtlich vernimmt. Wir glauben, dass diese letzteren „Garantien" sich wesentlich durch die Bestimmung verbessern liessen, dass jede Tarifveränderung der nachträglichen Genehmigung des Landtags bedarf, also, wenn diese nicht ertheilt wird, wieder ausser Kraft tritt."

Aus Italien.

Ausstellungsverkehr. Um die Einwirkung der im vorigen Jahre in Mailand stattgehabten nationalen Ausstellung auf den Personenverkehr festzustellen, hat die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen eine vergleichende Zusammenstellung des Personenverkehrs zwischen Mailand und den anderen Stationen des ihr unterstellten Bahnnetzes, sowie der Erträgnisse dieses Verkehrs während der Dauer dieser Ausstellung vom 1. Mai bis Ende October 1881 und dem gleichen Zeitraum des Jahres 1880 fertigen lassen. Es ergiebt sich aus dieser Zusammenstellung, dass der Ertrag im genannten Zeitraum des Jahres 1881 um fast 3 Millionen Lire höher ist, als in der gleichen Zeit des Jahres 1880.

Feier der Eröffnung der Gotthardbahn. In einer am 11. Januar cr. stattgehabten Sitzung des Provinzialraths von Genua, für welche eine Berathung in Bezug auf die zur Feier der Eröffnung der Gotthardbahn in Genua zu arrangirenden Festlichkeiten auf der Tagesordnung stand, wurde mitgetheilt, dass die „Vaterländische Gesellschaft zur Beförderung von Kunst und Gewerbe" den Vorschlag gemacht habe, nicht einfache Feste zu feiern, sondern eine Ausstellung von Mustern aller derjenigen Waaren zu veranstalten, welche auf dem Wege über Genua nach Asien, Afrika, Amerika und Australien verfrachtet werden und umgekehrt von den genannten Erdtheilen nach Genua kommen können, um von hier dann weiter in das Innere von Europa transportirt zu werden. Diese Ausstellung würde dann zu einem ständigen Mustermuseum umgewandelt werden können und würde diese Einrichtung dem Handel und der Industrie Genuas jedenfalls von grossem Nutzen sein. Der Provinzialrath beauftragte eine Commission mit der Aufgabe, diese Idee weiter zu verfolgen und demnächst bezüglichen Bericht zu erstatten.

(Mon. d. Str. fer.)

Haftpflicht.*)

v. O. **Entschädigungspflicht der Eisenbahn wegen Benachtheiligung benachbarter Grundstücke.** — § 14 Preuss. Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838. — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Anlage einer Eisenbahn bedingt ihrer Natur nach eine viel eingreifendere Veränderung der dazu benutzten Grundstücke als die gewöhnliche Benutzungsart derselben zu landwirthschaftlichen oder sonstigen Privatzwecken und muss daher auch viel erheblichere Benachtheiligungen der anliegenden Grundstücke herbeiführen als jene. Wenn nun der Staat den Unternehmern durch die Concession und durch die Ertheilung eines ausgedehnten Expropriationsrechts erhebliche Vortheile einräumte, so erscheint es von vornherein der Billigkeit entsprechend, dass er ihnen andererseits auch eine besondere Verpflichtung zur Abwendung der Nachtheile auferlegte, welche den anliegenden Grundstücken aus der Anlage erwuchsen, da diesen ein erheblicher Schaden zugefügt werden könnte, wenn für die Entschädigungspflicht lediglich die sonstigen allgemeinen Grundsätze massgebend blieben, welche eben nur für die gewöhnliche Benutzungsart nicht aber für die aussergewöhnliche der Anlage einer Eisenbahn berechnet sind. Nun sagt allerdings § 14 des Pr. Eisenb.-Ges., dass die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet sein soll, welche die Regierung an Wegen etc. für nöthig finde, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert würden. Mit Unrecht aber fasst die Nichtigkeitsbeschwerde diese Bestimmung dahin auf, dass der Umfang der Verpflichtungen der Unternehmer auf die von der Regierung angeordneten Anlagen habe beschränkt werden und den Anliegern für den Fall, dass dieselben zur Beseitigung der Benachtheiligung nicht ausreichen, eine Entschädigungsberechtigung nur unter den allgemeinen gesetzlichen Voraussetzungen habe eingeräumt werden sollen, vielmehr aus dem § 14 des Gesetzes zu ent-

*) Erst jetzt bekannt geworden. Die Red.

nehmen sei, dass der Gesetzgeber die Anlieger gegen alle Gefahren und Nachtheile in der bisherigen Benutzung ihrer Grundstücke hat bewahren wollen, dass indess über die Frage, zu welchen positiven Anlagen die Unternehmer zur Erreichung dieses Zweckes angehalten werden könnten, der Rechtsweg ausgeschlossen sein solle. Diese Vorschrift hat den doppelten Zweck, einmal die Unternehmer im Administrationswege zu zwingen, alle die von der Regierung im Interesse der Anlieger für erforderlich erachteten Anlagen herzustellen, dann aber auch andererseits die Möglichkeit auszuschliessen, dass die Unternehmer zur Herstellung von Anlagen genöthigt würden, welche mit der Erreichung des Zwecks des Unternehmens nicht vereinbar sein würden. Unter keinen Umständen aber sollen nach der Ansicht des Gesetzgebers die anliegenden Grundstücke durch die neue Anlage eine Benachtheiligung erleiden. Wenn daher die von der Regierung angeordneten Anlagen nicht ausreichend sind, diesen Zweck zu erreichen, sei es, dass die Regierung sich über die Nothwendigkeit derselben zum Zweck der Abwendung eines Nachtheils getäuscht, sei es, dass sie diese Nothwendigkeit zwar erkannt, die Herstellung der Anlage aber mit der Erreichung des Zwecks der Eisenbahn nicht für vereinbar erachtet hat, so ist zwar der Rechtsweg darüber ausgeschlossen, ob eine neue Anlage herzustellen oder eine errichtete zu verändern sei, dagegen wird dadurch die Verpflichtung der Unternehmer zum Schadenersatz nicht ausgeschlossen und über diese Verpflichtung haben die Gerichte zu entscheiden. Von diesen zutreffenden Grundsätzen ist auch das frühere Preussische Obertribunal in dem Erkenntniss vom 1. Decbr. 1874, Entscheid Bd. 75 S. 263, ausgegangen.“ (Erk. des II. Hülfssen. des Reichsger. v. 17. Januar 1881 in Sachen Vöders c. Dortmund-Enscheder Eisenb. No. 412. 81. Fenner u. Mecke, Archiv Bd. II S. 528f.)

Literatur.

Rendement des machines-locomotives. Résistance des trains de voyageurs. Note sur une première série d'expériences entreprises par la Cie. des Chemins de Fer de l'Est, à l'aide de son wagon dynamomètre, complété par les appareils électro-manométriques, par M. L. Regray, Ingénieur en chef des Services du Matériel et de la Traction de la Cie. des Chemins de Fer de l'Est. 1er Juillet 1881. Paris, Dunod Editeur, Librairie des Corps des Ponts et Chaussées, des Mines et des Télegraphes, Quai des Grands-Augustins 49.

Die Französische Ostbahn hat einen besonderen „Wagen-Dynamometer“ bauen und mit allen Apparaten ausrüsten lassen, welche für die Bestimmung und graphische Darstellung des Widerstandes fahrender Züge, des Verhältnisses der in den Cylindern wirkenden zu der am Zughaken der Maschine ausgeübten Kraft u. s. w. erforderlich sind. Dieser Wagen, welcher nebst den zugehörigen sinnreich construirten Apparaten bereits auf der Pariser Ausstellung in 1878 ausgestellt war, ist unter Beifügung von Zeichnungen im ersten Theile der vorliegenden Broschüre ausführlich beschrieben. Der zweite Theil der Schrift, welcher auch in der „Revue générale des chemins de fer“ im Juli 1881 zur Veröffentlichung gekommen, giebt Mittheilungen über die Resultate einer ersten Reihe von Versuchen, welche mit Hülfe dieses Wagens an Personenzügen gemacht worden sind. Aus den an 2 Maschinen bei den Expresszügen auf der Strecke Paris-Chaumont gemachten Beobachtungen hat sich der Procentsatz der von dem Mechanismus der Locomotiven absorbirten Kraft zu 34,2 und 35,6 ergeben. Weiter enthält die Schrift noch Tabellen über den Verbrauch an Wasser und Brennstoff pro Pferdekraft und Stunde.

Reichskursbuch. Herausgegeben von der Kaiserlichen Postverwaltung. Bearbeitet im Kursbureau des Reichspostamts. 1882. Ausgabe No. 1. Februar. Berlin. Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Die mit gewohnter Pünktlichkeit erschienene Februar-Ausgabe dieses vortrefflichen Kursbuches berücksichtigt alle seit dem 1. December v. J. eingetretenen Veränderungen im Bahn-, Post- und Dampfschiffsverkehr und enthält daneben wie stets, einige hochwillkommene Neuerungen und Verbesserungen. — Es verdient in der That alle Anerkennung, dass die Reichspostverwaltung unablässig bestrebt ist, das Kursbuch weiter auszubauen und zu vervollkommnen, um dem Reisenden die bei der rapide wachsenden Vergrösserung des Bahnnetzes immer schwieriger werdende Möglichkeit einer raschen und absolut sicheren Orientirung zu bieten.

Eine längst ersehnte, die Inbetriebsetzung einer der grossartigsten Bauten unserer Haupt- und Residenzstadt Berlin als in nächster Nähe bevorstehend, anzeigende Zugabe bildet der am Schluss befindliche Fahrplan der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Die Anordnung desselben ist eine ganz vorzügliche, indem er hauptsächlich den Zusammenhang der eigentlichen Stadbahnzüge mit dem Nordring, Südring und den Vorortzügen veranschaulicht. Die den bisherigen Ringbahnzügen entsprechenden Zugverbindungen im äusseren Verkehr zwischen Nord- und Südring über Stralau - Rummelsburg bezw. Westend haben durch eine besondere Zusammenstellung im Fahrplan Berücksichtigung gefunden.

Eine Verbesserung resp. Vergrösserung hat das Verzeichniss derjenigen Orte Deutschlands erfahren, an welchen sich mehrere räumlich von einander getrennte Bahnhöfe befinden (No. 720 des Kursbuches). Dasselbe ist durch Aufnahme derjenigen Orte bereichert worden, an welchen sich Dampfschiffanlegestellen befinden. Die Angaben der Entfernungen zwischen den Bahnhöfen unter sich, sowie in Beziehung auf die Dampfschiffanlegestellen sind für Reisende, welche in einem solchen Orte von einer Bahn auf eine andere, oder auf einen Dampfschiffkurs übergehen wollen, sehr schätzenswerth.

Miscellen.

Ein Ingenieur als Staatsoberhaupt steht augenblicklich in der Person des Herrn Simon Bavier an der Spitze des Schweizer Bundesrathes. Im Jahre 1825 geboren, hat Herr Bavier seine Fachbildung an den polytechnischen Schulen zu Stuttgart und Karlsruhe sich erworben und ist sowohl im Schweizerischen Staatsdienst, wie auch bei Italienischen Eisenbahnbauten erfolgreich thätig gewesen. In weiteren Fachkreisen bekannt ist er durch sein treffliches Werk: „Die Strassen der Schweiz.“

Als Minister finden wir in dem eben gebildeten neuen Französischen Ministerium nicht weniger als 3 Mitglieder, welche ihrer beruflichen Bildung nach Ingenieure sind, u. z. Herrn Freycinet als Conseilspräsidenten und Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Herrn Varroy als Minister der öffentlichen Arbeiten und Herrn Tirard als Handelsminister.

(Deutsche Bauzeitung.)

—st.— **Neue patentirte Stossverbindung für zweitheiligen Langschwellen-Oberbau.** Diese, von Ingenieur Jebens in Esens (Ostfriesland) construirte Stossverbindung besteht im Wesentlichen darin, dass die Langschwellen mit ihren Enden übereinandergreifen. Hierzu muss immer die zweite Schwelle eine breitere Kopfplatte haben, als die vorhergehende und nachfolgende, damit deren etwas abwärts gekrümmte Enden in dem Hohlraum der ersteren Platz finden. In der Mitte der Auflagerfläche der Schwellenenden ist der Stoss der Oberschienen angeordnet. Die Stärke der Schienenlaschen ist so bemessen, dass das Widerstandsmoment derselben und dasjenige der beiden Schwellen so gross ist, als das der Oberschiene und einer Schwelle. Demnach ist am Schienenstoss die Festigkeit ebenso gross, als an jeder anderen Stelle des Gestänges.

Als Vorzüge dieser Stossconstruction werden geltend gemacht, dass sie nur zu einem kleinen Theil durch Schienenlaschen hergestellt wird, welche wegen der, wenn auch nur in sehr geringem Masse nach längerem Gebrauch eintretenden Abnutzung nicht geeignet sind, eine vollkommene Continuität des Gestänges zu gewähren und dass sie grössere Festigkeit biete, als die bisher bekannten, ausgenommen die Stossverbindung des Haarmann'schen Oberbaues. Während aber bei letzgenanntem Oberbau aussergewöhnlich starke Schienenlaschen und ferner Schwellenlaschen, die einen nicht unbedeutenden Aufwand an Kleineisenzeug erfordern, nöthig sind, um dem Stoss die Festigkeit des vollen Gestänges zu geben, sind bei der Jebens'schen Construction nur die gewöhnlichen leichten Laschen erforderlich. Auch die Kosten sollen sich geringer stellen, als bei anderen Systemen.

Wir möchten nicht unterlassen die Fachmänner auf die besprochene Stossverbindung aufmerksam zu machen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Der Frachtsatz für die Beförderung von Steinkohlen etc. von der Zeche Massen ab Holzwickede nach Dortmund B. M. wird vom 15. März cr. ab auf 0,115 ℳ pro 100 kg erhöht. Elberfeld, den 30. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (271)

Im Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verband treten vom 1. Februar cr. ab im Verkehr zwischen Station Halle der Thüringischen Bahn einerseits und verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen, rechts- und linksrheinischen Bahnen andererseits Ermässigungen der Tarifsätze in Gültigkeit.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren. Elberfeld, im Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (272)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Zum Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1877 sind die directe Frachtsätze nach und von Station Birkenfeld Stadt enthaltenden Ergänzungsblätter No. 6 zu den Heften 59 und 69, No. 7 zu den Heften 79 und 89, No. 9 zu den Heften 99 und 107 und No. 8 zu den Heften 115 und 123, gültig vom 1. Februar cr. ab, erschienen, welche bei den betreffenden Verbandsgüterexpeditionen zu erhalten sind. Hannover, den 30.

Januar 1882. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (273)

Die im **Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischen Gütertarife** vom 1. Februar 1880 enthaltene Bestimmung, nach welcher Eilgut in Wagenladungen ohne Unterschied der Artikel zum doppelten Satze der allgemeinen Wagenladungsclassen gefahren wird, tritt auf Verlangen der Französischen Nordbahn, am 18. März d. J. ausser Kraft. Solche Sendungen sind vielmehr zur Erreichung des billigsten Frachtsatzes auf der Französisch-Belgischen Uebergangsstation einer Umkartirung zu unterziehen. Köln, den 1. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (274)

Mit 1. Februar d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Zucker aller Art von Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach den Stationen Laibach, Klagenfurt, Villach und nach hinter Villach gelegenen Stationen der Pusterthaler- und Tiroler Linie der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Der Tarif enthält Sätze für Einzelsendungen und für Wagenladungen à 5 000 und à 10 000 kg.

Exemplare des Tarifes sind im Wege der Verbandstationen oder direct bei den Verwaltungen der unterzeichneten Bahnen käuflich zu haben. Wien, am 25. Jänner 1882. Die Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands- und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn. Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft. (275)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar d. Js. kommt für den directen Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof einerseits und den Stationen Aarau, Luzern, sowie Stationen der Aargauischen Südbahn andererseits ein neuer Tarif zur Einführung, wogegen der bezügliche Tarif vom 1. December 1881 mit obigem Zeitpunkte ausser Kraft tritt. Karlsruhe, den 1. Februar 1882. Generaldirection. (276)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 19. December v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass mit dem 1. Februar l. J. für die Beförderung von Gütern, welche von Holländischen Seehafenstationen oder von Antwerpen zu Schiff in Mannheim eintreffen und von da nach Bayerischen Stationen oder in umgekehrter Richtung transportirt werden, ein neuer Tarif (Transittarif) in Kraft tritt. Derselbe ist zum Preise von 0,15 *M.* pro Exemplar bei der Station Mannheim zu erhalten. Karlsruhe, den 31. Januar 1882. Generaldirection. (277)

Norddeutscher Verband. Zwischen den Stationen Mattierzoll einer- und Brakel und Driburg andererseits findet vom 1. Februar cr. ab eine directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern statt.

Die Tarifsätze sind auf den genannten Stationen zu erfahren. Hannover, den 28. Januar 1882. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbandsverwaltungen. (278)

Mitteldeutsch-Ungarischer Holzverkehr. Mit dem 1. März cr. tritt an Stelle des Tarifs für den Mitteldeutsch-Ungarischen Holzverkehr vom 1. August 1879 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze, sowie die Aufnahme einiger neuen Stationen.

Die Stationen der Pfälzischen Bahnen und Grossherzoglich Badischen Staatsbahn sind in den neuen Tarif nicht aufgenommen und bleiben die bezüglichen Sätze des Tarifs vom 1. August 1879 bis zum 1. April cr. in Kraft. Druckexemplare des neuen Tarifs sind vom 15. Februar cr. ab auf den Verbandstationen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt nähere Auskunft das Verkehrsbureau der unterzeichneten Königlichen Direction. Breslau, den 4. Februar 1882. Im Auftrage der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (279)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif vom 1. December 1881 tritt Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

a) mit Giltigkeit vom 1. Februar cr.: regulirte Frachtsätze, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Nordhausen St. B. und Naumburg bezw. Pössneck, sowie zwischen Halle Th. B. und dem Königlichen Eisenbahndirectionsbezirk Hannover, weitere Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 (Petroleum), 4 (Braunkohlen) und 5 (Thüringer Waldartikel),

Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Getreide) und 7 (Cassia etc.), Farbehölzer, Reis, rohe Baumwolle, neue Frachtsätze für Leipzig Th. B. im Verkehr mit dem Königl. Eisenbahndirectionsbezirk Hannover (soweit hierbei Erhöhungen eintreten, kommen die erhöhten Sätze erst mit 15. März cr. in Anwendung);

b) mit Wirkung vom 15. März: theilweis erhöhte Frachtsätze für die Stationen Friedrichroda und Waltershausen der Friedrichrodaer Bahn, sowie Tarifberichtigungen;

c) mit Wirkung vom 1. April: theilweis erhöhte Frachtsätze zwischen Lübeck und Corbetha bezw. Immelborn, sowie zwischen Lichtenfels und Dallgow.

Exemplare des Nachtrags à 0,10 *M.* sind bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 31. Januar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (280)

Die Station Wertheim der Bayerischen Staatsbahn wird vom 1. Februar cr. ab mit directen Frachtsätzen in den R e c h t s - r h e i n i s c h - B a y e r i s c h e n und den R h e i n i s c h - B a y e r i s c h e n G ü t e r - v e r k e h r aufgenommen. Näheres ist auf den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 31. Januar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (281)

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem vom 1. December 1880 gültigen Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der W ü r t t e m b e r g i s c h e n S t a a t s b a h n einerseits und diesseitigen S t a t i o n e n andererseits tritt am 1. Februar der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe kann bei unseren betreffenden Expeditionen und unserem Tarifbureau dahier eingesehen, von letzterem auch zum Preise von 5 ₰ pro Stück bezogen werden. Mainz, den 31. Januar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (282)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Die vom 1. Februar cr. ab im directen Güterverkehr zwischen Barby, Hettstedt und Mansfeld (Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a/M.) einerseits und Hamburg resp. Lüneburg (Königliche Eisenbahndirection Hannover) andererseits giltigen Frachtsätze werden auf den Verkehr der diesseitigen Stationen Hamburg und Lüneburg mit der Massgabe übertragen, dass die durch die neuen Taxen herbeigeführten Erhöhungen (Hettstedt und Mansfeld Eilgut und Holzausnahmetarif) erst am 21. März cr. in Wirksamkeit treten. Berlin, den 2. Februar 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Namens der Verbands-Verwaltungen. (283)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zu unserm L o c a l g ü t e r t a r i f ist ein Nachtrag XXIX erschienen, welcher folgende Frachtermässigung gewährt:

> „Bei Beförderung der Artikel „Heu, Stroh und Torfstreu“, welche nach Anleitung des Nachtrags IX zum Localgütertarif, bei Bezahlung der Fracht für 5 000 kg den Sätzen des Specialtarifs III mit 10 pCt. Aufschlag unterliegen, soll während der Monate Februar bis Juli d. J. dieser 10 pCt. Zuschlag in Wegfall kommen.“

Exemplare dieses Nachtrags sind bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich zu haben. Altona, den 1. Februar 1882. Die Direction. (284)

Am 5. Februar cr. tritt im „A u s - n a h m e t a r i f e etc. vom 10. October 1880“ ein Frachtsatz des Ausnahmetarif No. 13 (Erze aller Art) Ziegenhals-Jauer mit 0,43 *M.* und ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 7 (feuerfeste Steine) Saarau-Borsigwerk mit 0,73 *M.* pro 100 kg in Kraft. Breslau, den 1. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (285)

Am 20. März 1882 werden die im **Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbande** für den Verkehr zwischen den Stationen:

1. Alphen, Amsterdam N. R. B., Gouda, s'Gravenhage N. R. B., Leiden N. R. B., Rotterdam N. R. B., Utrecht N. R. B. und Woerden einerseits und Emden, Ihrhove W., Leer W., Neermoor und Oldersum andererseits,
2. Assen der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Salzbergen W. andererseits und
3. Groningen der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Horst und Sterkrade andererseits

bestehenden directen Frachtsätze aufgehoben. Oldenburg, den 1. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. Ramsauer. (286)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der K ö n i g l i c h U n g a r i s c h e n S t a a t s - e i s e n b a h n e n zufolge ist am 1. d. M. auf der W a a g t h a l l i n i e zwischen den Stationen Modor-Senkvicz und Cziffer die für den P e r s o n e n - und G e p ä c k - v e r k e h r eingerichtete H a l t e s t e l l e B á h o n y eröffnet worden.

Berlin, den 1. Februar 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. General-Versammlungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Betreffend die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins. Nach dem Beschlusse zu No. XXXI der Tagesordnung der im vorigen Jahre in Köln abgehaltenen Generalversammlung des Vereins soll die diesjährige ordentliche Generalversammlung in B r e s l a u stattfinden.

Die nähere Bestimmung des Termins ist der geschäftsführenden Direction überlassen worden. Im Einvernehmen mit den in Breslau domicilirenden Vereinsverwaltungen hat dieselbe die Generalversammlung auf d e n 31. J u l i d s. J s. und die folgenden Tage anberaumt und bei der Einladung an die Vereinsverwaltungen zur Theilnahme an den Bera-

thungen gleichzeitig auf die Bestimmung im § 8 Absatz 4 des Vereinsstatuts aufmerksam gemacht, wonach Anträge, welche in der nächsten Generalversammlung zur Beschlussfassung gelangen sollen, mindestens 3 Monate vor dem Zeitpunkte der Generalversammlung, somit im laufenden Jahr bis zum 30. April cr. bei der geschäftsführenden Direction angemeldet sein müssen.

4. Stationsauflassung.

K. K. Direction für Staats-Eisenbahn-Betrieb. Die Stationen Amstetten und St. Valentin sind als selbstständige Stationen der K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn vom 15. Januar 1882 an aufgelassen worden und erfolgt von diesem Zeitpunkte an die Betriebsführung dieser beiden Stationen ausschliesslich durch unsere Organe. Wien, den 25. Januar 1882. Der Betriebs-Director: Obermayer.

5. Submissionen.

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 66 Normalachsen mit Speichenrädern und von 62 dergl. mit Gussstahlscheibenrädern soll durch Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind in unserm Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76 zu erhalten. Angebote sind nach Vorschrift in den Bedingungen an uns bis zu dem Mittwoch, den 15. Februar 1882, Vormittags 11 Uhr, stattfindenden, für die Offerenten öffentlichen Submissionstermine einzureichen. Breslau, 31. Januar 1882. — IV 291/211. — Direction. (43)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von 750 Tonnen eisernen Querschwellen mit 15 Tonnen Klemmplatten (Bedingungsheft No. 246), 50 Zungenvorrichtungen (Bedingungsheft No. 247) und 92 Gussstahl-Herz- und Kreuzungsstücke (Bedingungsheft No. 248) soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte mit Zeichnungen sind gegen portofreie Einreichung von Gulden 1,50 vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieur (O. Z. Achterburgwal by de Hoogstraat 171) zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens 13. Februar 1882, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local Krasnapolsky, Warmoesstraat, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Amsterdam, 1. Februar 1882. Die Betriebsdirection. (42)

Privat-Anzeigen.

6. Submissionsresultate.

Submissionsresultate der Oberschlesischen Eisenbahn auf: A. 10 Stück Güterzuglocomotiven mit 3 Achsen, von denen die hintere Laufachse ist, nebst Tendern, Vorder- und Mittelachse gekuppelt, 430 mm Cylinderdurchmesser. B. 1 Satz Reserveachsen für die vorgenannten Locomotiven. C. 15 Stück Güterzuglocomotiven mit 3 untereinander gekuppelten Achsen nebst Tendern, drei gekuppelte Achsen, 450 mm Cylinderdurchmesser. D. 1 Satz Reserveachsen für die vorgenannten Locomotiven und Tender. Breslau, den 27. Januar 1882.

Offerte pro Locomotive mit Ausrüstung *M.*	Offerte pro Tender *M.*	Submittent, Name und Domicil	Lieferzeit	Lieferort	Bemerkungen
A. 10 Stück Güterzuglocomotiven nebst Tendern mit 3 Achsen.					
39 200	incl. Tender	F. Schichau in Elbing	2 Stück im October cr., demnächst 5 Stück monatlich	Breslau	Mit Gasbeleuchtung nach System Pintsch erhöht sich der Preis pro Locomotive um 900 *M.*
32 300	7 350	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	Ende October cr. beginnend mit 4 Stück monatlich	Berlin	desgl. 800 *M.*
33 800	6 100	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft „Vulcan“ in Stettin	vom December cr. ab 4 bis 6 Stück monatlich	Stettin	desgl. 500 *M.*
38 400	incl. Tender	Henschel & Sohn in Cassel	vom November cr. ab monatlich 6 Stück	Cassel	desgl. 650 *M.*
34 000	8 500	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	desgl.	Breslau	desgl. 470 *M.*
37 500	incl. Tender	A. Borsig in Berlin	im October und November cr. je 5 Stück	Berlin	desgl. 670 *M.*
31 000	8 400	Hannoversche Maschinenbau - Actiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	4 Stück im November cr. und im December cr. und Januar 1883 je 3 Stück	Linden	desgl. 750 *M.*
B. 1 Satz Reserveachsen für vorstehende Locomotiven.					
Satz	4 334	F. Schichau in Elbing	—	Breslau	
do.	3 750	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	—	Berlin	
do.	3 880	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft „Vulcan“ in Stettin	—	Stettin	
do.	3 700	Henschel & Sohn in Cassel	—	Cassel	
do.	5 025	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	—	Breslau	
do.	3 800	A. Borsig in Berlin	—	Berlin	
do.	4 015	Hannoversche Maschinenbau - Actiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	—	Linden	
C. 15 Stück Güterzuglocomotiven mit dreigekuppelten Achsen nebst Tendern.					
40 800	incl. Tender	F. Schichau in Elbing	2 Stück im October cr., demnächst 5 Stück monatlich	Breslau	Mit Gasbeleuchtung nach System Pintsch erhöht sich der Preis pro Locomotive um 900 *M.*
33 150	7 350	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	vom October cr. ab 4 Stück monatlich	Berlin	desgl. 800 *M.*
33 000	6 000	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft „Vulcan“ in Stettin	vom December cr. ab 4 bis 6 Stück monatlich	Stettin	desgl. 500 *M.*
39 000	incl. Tender	Henschel & Sohn in Cassel	vom November cr. ab 6 Stück monatlich	Cassel	desgl. 650 *M.*
32 600	8 500	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	desgl.	Breslau	desgl. 470 *M.*

(ungetheilt) 36 450	incl. Tender	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	je 4 Stück im August u. September, 7 Stück im October cr.	Berlin	desgl. 650 M.
(getheilt) 36 650	incl. Tender				
37 950	incl. Tender	A. Borsig in Berlin	vom August ab 5 Stück monatlich	Berlin	desgl. 670 M.
(8 Stück) 32 300	8 400	Hannoversche Maschinenbau - Actiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	August cr. 3 Stück, October cr. 6 Stück, November cr. 4 Stück, December cr. 2 Stück	Linden	desgl. 750 M.
(7 Stück) 31 500	8 200				

D. 1 Satz Reserveachsen für vorstehende Locomotiven und Tender.

Satz	7 135	F. Schlichau in Elbing	—	Breslau
do.	5 950	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	—	Berlin
do.	5 920	Stettiner Maschinenbau-Actiengesellschaft „Vulcan" in Stettin	—	Stettin
do.	5 800	Henschel & Sohn in Cassel	—	Cassel
do.	7 250	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	—	Breslau
do.	5 950	Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	—	Berlin
do.	5 800	A. Borsig in Berlin	—	Berlin
do.	6 525	Hannoversche Maschinenbau - Actiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	—	Linden

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 11. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Februar 1882.

Inhalt: Der Bericht der Italienischen Eisenbahn-Enquête-Commission. — Aus den Denkschriften, betr. die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (Fortsetzung.) — Die Bayerischen Staatsbahnen in 1880. — Elektrotechnischer Verein. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Niederländische Correspondenz. — Enteignung. — Literatur: Giese, Die Befestigungsweise der Gegenwart. Uebersichtskarte der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen der Gegenwart und Zukunft. — Gehörstörungen des Locomotivpersonals und deren Einfluss auf die Betriebssicherheit. — Miscellen. — Brennmaterialienfrequenz der Stadt Berlin für das Jahr 1881. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Generalversammlungen. 4. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Der Bericht der Italienischen Eisenbahn-Enquête-Commission.

Es ist in diesem Blatte schon mehrfach der Thätigkeit der seit dem Jahre 1878 in Italien eingesetzten Commission für die Untersuchung des Eisenbahnwesens gedacht worden. Diese Commission hat nunmehr ihre Thätigkeit mit Veröffentlichung eines umfangreichen Berichtes abgeschlossen, welchem in einer ganzen Reihe stattlicher Bände noch eine grosse Menge von Belagstücken beigegeben ist, wie Mittheilungen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen über die Verhältnisse ihrer Linien, Gutachten von Corporationen und Privaten über Missstände, anzustrebende Verbesserungen und dergleichen mehr. Der Bericht der Commission, welcher der Deputirtenkammer in der Sitzung vom 31. März 1881 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt wurde, trägt an seiner Spitze das Motto: „Dai fatti trarre il vero" — Aus den Thatsachen muss das Wahre entnommen werden — und, wie man auch über die von der Commission gezogenen Schlussfolgerungen urtheilen mag, man muss mindestens zugestehen, dass das gesammelte Material von Thatsachen ein sehr bedeutendes und von hohem Interesse ist, in erster Reihe allerdings für das Studium der Italienischen Eisenbahnverhältnisse, dann aber auch mit Rücksicht auf die alle Culturstaaten gegenwärtig mehr oder minder bewegenden Eisenbahnfragen im Allgemeinen. Wir halten uns daher auch verpflichtet, das Wesentlichste aus diesem Berichte hier wiederzugeben.

Der Bericht beginnt mit einem kurzen Rückblicke auf die Vorgeschichte der Eisenbahnenquête in Italien. Im Mai 1874 legten die Minister Minghetti und Spaventa der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vor, nach welchem die Römischen und die Südbahnen angekauft und der Betrieb dieser Bahnen, wie auch der der Calabrisch-Sicilischen der Südbahngesellschaft übertragen werden sollte. Derselben Gesellschaft sollte nach diesem Gesetzentwurfe noch der Bau zweier anderen Linien übertragen werden unter der Bedingung, dass sie die nöthigen Fonds beschaffe. Die von der Kammer zur Vorberathung dieses Entwurfs eingesetzte Commission befürwortete in ihrem Referat den Ankauf der Römischen Bahnen wegen der besonderen, sehr verwickelten Verhältnisse, welche zwischen der Gesellschaft der Römischen Bahnen als Schuldnerin und dem Staate als Gläubiger bestanden. Bezüglich der Südbahnen wurde dagegen empfohlen den Ankauf abzulehnen. Der Gesetzentwurf kam indessen in der Kammer selbst nicht mehr zur Berathung, da dieselbe sich mit Rücksicht auf die vorgerückte Jahreszeit (Juli 1874) vertagte und dann aufgelöst wurde.

Der neuen Kammer wurde dasselbe Gesetz wieder vorgelegt, die neue parlamentarische Commission empfahl ebenfalls die Annahme der Regierungsvorlage mit einigen Modificationen, aber wieder war es zu spät geworden (Juni 1875), ein Gesetz von solcher Bedeutung in der Kammer zur Discussion zu bringen und die Kammer vertagte sich daher wieder, ohne das Gesetz berathen zu haben.

Inzwischen hatte das Ministerium Minghetti-Spaventa sich entschlossen, behufs Ausführung einer Bestimmung des Friedensvertrags mit Oesterreich und behufs Lösung der Eisenbahnfrage in ihrer Gesammtheit die Oberitalienischen Eisenbahnen anzukaufen und wurde in Ausführung dieses Beschlusses im November 1875 der Vertrag von Basel abgeschlossen. Ausserdem hatte inzwischen das Ministerium seine Ansicht in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb geändert: am 9. März 1876 wurde der Deputirtenkammer ein Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem der Staatsbetrieb auf alle Italienischen Eisenbahnnetze ausgedehnt werden sollte. Das Parlament genehmigte indessen zwar den Ankauf der Oberitalienischen Bahnen, verwarf aber den directen Staatsbetrieb und beschloss: „Die Regierung des Königs solle in der nächsten Sitzungsperiode, jedenfalls aber noch im Jahre 1877 einen Gesetzentwurf vorlegen wegen Uebertragung des Betriebes der Staatseisenbahnen an die Privatindustrie."

In Rücksicht auf die Kürze der Zeit und die Nothwendigkeit, für den Betrieb der angekauften Oberitalienischen Bahnen eine Form zu finden, wurde der Oesterreichischen Südbahngesellschaft dieser Betrieb übertragen, aber nur auf die Dauer von 2 Jahren, während welcher Zeit die Regierung des Königs einen neuen Gesetzentwurf, betreffend die Uebertragung des Betriebs der Staatseisenbahnen an die Privatindustrie vorbereiten sollte. Es wurde auch ein solcher Gesetzentwurf aufgestellt, nach welchem die Römischen und die Südbahnen angekauft und zwei grosse Gesellschaften für den Betrieb der sämmtlichen Staatsbahnen gebildet werden sollten.

Inzwischen eingetretene politische Krisen standen indessen der weiteren Behandlung dieses wichtigen Gesetzes in der Deputirtenkammer hindernd im Wege und so war bei Ablauf der zweijährigen Frist, während welcher der Oesterreichischen Südbahn der Betrieb der Oberitalienischen Bahnen übertragen worden, eine Lösung der dringenden Eisenbahnfrage noch immer nicht gefunden. Auf Vorschlag der Minister Cairoli und Baccarini wurde deshalb durch Gesetz vom 8. Juli 1878 bestimmt, dass eine Commission eingesetzt werden solle mit der Aufgabe: „zu untersuchen, in welchem Masse die bis jetzt befolgten Systeme des Eisenbahnbetriebes, die besonderen Bedingungen und Berechnungen, auf welche die bis jetzt abgeschlossenen Verträge sich gründen, dem Interesse des Staates entsprechen, und anzugeben, welche Methoden der Ueberlassung des Eisenbahnbetriebes an die Privatindustrie vorzuziehen seien." Gleichzeitig wurde beschlossen, dass einstweilen die Oberitalienischen Eisenbahnen durch den Staat betrieben werden sollten.

Die Untersuchungscommission setzte sich aus 15 Mitgliedern zusammen, von denen 6 dem Senat und 6 der Deputirtenkammer angehörten, während 3 durch Königliches Decret ernannt wurden. Unter den Namen derer, welche zu Mitgliedern der Commission gewählt wurden, finden sich solche, welche als Kenner des Eisenbahnwesens einen guten Klang haben. Um das nöthige Material zu bekommen, stellte die Commission einen 192 Fragen enthaltenden „Fragebogen" auf, der in 4000 Exemplaren an Bahnverwaltungen etc. vertheilt wurde, hielt öffentliche und geheime Sitzungen in allen bedeutenden Städten des Königreichs, wobei die mannigfaltigsten Anschauungen, Klagen und Wünsche in Bezug auf das Eisenbahnwesen laut wurden und prüfte auch zur

Vergleichung die ausländischen Verhältnisse. Aus allen diesen Studien und Berathungen wurde hiernach der Bericht der Commission zusammengestellt.

An diese Darstellung der Geschichte und der Thätigkeit der Untersuchungscommission selbst schliesst sich zunächst eine kurze Geschichte der Italienischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1850, als die ersten Eisenbahnen in Italien gebaut wurden, war dies Land in viele kleine, fast feindlich einander gegenüberstehende Staaten getheilt. Es konnte daher bei dem Bau der Bahnen kein einheitlicher, den Bedürfnissen des Landes entsprechender Plan befolgt werden, es baute vielmehr jeder Staat nur diejenigen Linien, welche seinen Sonderinteressen entsprachen. So baute Piemont die schwierige Linie von Genua nach Turin mit der geneigten Ebene von Giovi und beschloss die Durchbohrung des Fréjus, um den Hafen von Genua mit dem Innern des Sardinischen Staates und mit den Alpenpässen in Verbindung zu setzen. Die Oesterreichische Regierung baute die grosse Linie von Ticino zur Etsch und die andere von Peri über Verona nach Mantua, beide mehr für militärische als für commerzielle Zwecke. Die Herzogthümer Parma und Modena traten in Unterhandlungen wegen des Baues einer Bahn von Piacenza nach Bologna. Toscana baute die beiden Linien von Florenz nach Livorno, die eine über Empoli, die andere über Pistoja. Die Päpstliche Regierung baute die Linie von Rom nach Civitavecchia und das Bourbonenreich die kurzen Linien in der Umgegend von Neapel, von denen die längste nach Capua und Caserta führt, wo der König seinen Sommeraufenthalt nahm.

Als im Jahre 1860 das neue Königreich Italien sich gebildet hatte, fand die Regierung aus den angegebenen Gründen kein zusammenhängendes Eisenbahnnetz vor, sondern eine Reihe einzelner Eisenbahnstrecken, ohne Verbindung mit einander und vielfach nicht den durch den neuen Stand der Dinge geschaffenen Bedürfnissen entsprechend. Es waren in 1860 vorhanden:

1. Das Piemontesische Netz, zum grössten Theile dem Staate, zum kleineren Privatgesellschaften gehörig, aber ganz vom Staate betrieben.

2. Das Lombardische Netz, in Verbindung stehend mit dem Venetianischen und dem Oesterreichischen Netze, in den Händen einer ihren bedeutendsten Mitgliedern nach Französischen Gesellschaft.

3. Das Toskanische Netz, welches von der provisorischen Regierung Toskanas durch die Vereinigung der verschiedenen dort vorhandenen Linien gebildet worden war.

4. Das Römische Netz, concessionirt von der Päpstlichen Regierung innerhalb des ihr noch gebliebenen Gebiets und des Gebiets des Königreichs Italien.

5. Endlich im Neapolitanischen einige wenige ausgeführte Linien. Ausserdem waren hier 2 Concessionen für den Bau derselben Linien ertheilt, eine von der Bourbonischen Regierung und eine von Garibaldi, ein Umstand, welcher in der Folge mannigfache Schwierigkeiten bereitete.

Dies war der Stand des Eisenbahnwesens im Jahre 1860. Aus politischen Rücksichten war der Bau neuer Eisenbahnen dringend erforderlich, um Provinzen, die Jahrhunderte lang politisch getrennt gewesen, wieder in lebendige Beziehungen zu einander zu bringen und so das neugeschaffene Reich zu festigen. Die Regierung liess sich deshalb die Ergänzung des Eisenbahnnetzes in hohem Masse angelegen sein und schloss zunächst einen Vertrag ab wegen alsbaldigen Baues der Eisenbahn von Bologna längs der Küste des Adriatischen Meeres nach Otranto. Damit die Arbeiten auch wirklich alsbald in Angriff genommen werden konnten, zahlte die Regierung der Gesellschaft im Voraus den vertragsmässig pro Kilometer der zu bauenden Bahn festgestellten Zuschuss.

Da ferner die grosse Zahl kleiner Eisenbahngesellschaften den Bedürfnissen des grossen Verkehrs nicht in genügendem Masse entsprach, so bestrebte sich die Regierung, diese kleinen Gesellschaften zu fusioniren und gelangte im Jahre 1864 zur Constitution der vier grossen Eisenbahngesellschaften: der Gesellschaften der Oberitalienischen, der Römischen, der Südbahnen und der Victor-Emanuelbahn. Die Gesellschaft der Victor-Emanuelbahn bestand nur kurze Zeit, liess schliesslich die schon in Angriff genommenen Eisenbahnbauten unvollendet liegen und cedirte im Jahre 1871 ihre Linien an die Regierung, welche den Betrieb derselben unter dem Namen der Calabrisch-Sicilischen Eisenbahnen der Südbahngesellschaft übertrug.

Die Gesellschaft der O b e r i t a l i e n i s c h e n Eisenbahnen bildete sich im Jahre 1865; sie umfasste die Lombardischen und die Venetianischen Bahnen, die Bahnen von Centralitalien und die von Piemont, welche der Staat dieser Gesellschaft verkauft hatte. Bei den nachfolgenden schwierigen politischen und wirthschaftlichen Verhältnissen kam die Gesellschaft in finanzielle Schwierigkeiten und das gesammte Netz ging endlich durch den im November 1875 abgeschlossenen Vertrag von Basel in den Besitz des Staates über. Der Bericht der Enquêtecommission giebt der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen das Zeugniss, dass sie trotz der schwierigen Verhältnisse das Möglichste gethan habe zur Vervollständigung des Bahnnetzes, dass sie sich ein „intelligentes, thätiges und wohldisciplinirtes“ Personal zu verschaffen gewusst habe und dass sie stets ein wenn auch nicht reichliches, doch den Bedürfnissen genügendes Betriebsmaterial erhalten habe.

Die Gesellschaft der R ö m i s c h e n Bahnen wurde im Jahre 1861 durch die Verschmelzung der Livornesischen Bahnen, der Maremmenbahn, der Linie der Gesellschaft Maria Antona, der Toskanischen Centralbahn und der von der Toskanischen und der Päpstlichen Regierung gebauten Römischen Bahnen gebildet. Die neue Gesellschaft verpflichtete sich in dem mit der Regierung abgeschlossenen und vom Parlamente genehmigten Vertrage nicht nur zur Uebernahme des Betriebes der bereits gebauten Bahnen, sondern auch zum Bau der schwierigen Küstenbahn von Spezia über Genua zur Französischen Grenze (Ligurische Bahn). Die Gesellschaft nahm diesen Bau auch sofort in Angriff, für die Beschaffung des nöthigen Capitals aber entstanden Schwierigkeiten wegen der Ungunst der Zeitverhältnisse im Allgemeinen und besonders noch in Folge der Einführung des Zwangscourses. Um schliesslich die Gesellschaft vor dem drohenden Bankerott zu schützen, sah sich die Regierung genöthigt, ihr mit einem Vorschuss von 31 Millionen Lire unter die Arme zu greifen. Dieser Vorschuss wurde in Schatzscheinen ausgezahlt und da die Emission dieser Schatzscheine zu einer Zeit erfolgte, als der Cours der Italienischen Rente auf 50 stand, so wurde diese Hülfe für die Gesellschaft in hohem Grade verderblich und musste letztere, um sich zu retten, im Jahre 1868 einen Vertrag abschliessen, durch welchen sie die Bahn Pistoza-Pisa-Massa der Regierung verkaufte und auch die Ligurische Bahn an dieselbe abtrat. Diese augenblickliche Hülfe hinderte indessen nicht, dass die Gesellschaft wiederholt in finanzielle Schwierigkeiten gerieth, zu deren Lösung bereits im Jahre 1873 ein Vertrag wegen Verkaufs des ganzen Netzes an den Staat abgeschlossen wurde, welcher Vertrag jedoch erst im Jahre 1880 zum Gesetz erhoben wurde. Der Betrieb wurde indessen bis zum 1. Januar 1882 noch von der alten Gesellschaft geführt und ging erst von diesem Tage ab auf den Staat über. Der Bericht der Enquêtecommission erkennt auch bei dieser Gesellschaft die Tüchtigkeit und den guten Willen des Personals an, welches trotz der schwierigen Verhältnisse es möglich gemacht habe, die Bahnen in einem verhältnissmässig guten Zustande zu erhalten.

Die Gesellschaft der Italienischen S ü d b a h n e n wurde im Jahre 1862 gegründet. Sie übernahm den Bau der Linien von Bologna nach Otranto, von Foggia nach Neapel, von Pescara nach Aquila und Rieti und andere Zweiglinien. Die Regierung garantirte dieser Gesellschaft zuerst eine Bruttoeinnahme von 29 000 Lire pro Kilometer, änderte diese dem Staate nachtheilige Garantie aber im Jahre 1865 in der Weise, dass eine bewegliche Scala für die Theilung der Roheinnahme zwischen Staat und Gesellschaft festgestellt wurde. Der Ueberschuss der Roheinnahme über 15 000 Lire pro Kilometer sollte dem Staate zufliessen. Da bei grösserem Verkehre selbstverständlich auch die Betriebskosten wachsen, nach diesem Vertrage aber die ganze grössere Einnahme dem Staate gehörte, so suchte die Gesellschaft das Anwachsen des Verkehrs auf alle mögliche Weise zu hindern, um nicht Verluste zu erleiden, ein Zustand der Dinge, welchem erst im Jahre 1881 durch Aenderung des Vertrags in der Weise abgeholfen wurde, dass 60 pCt. des Ueberschusses der Einnahme über 15 000 Lire dem Betriebsführer und 40 pCt. dem Staate zukommen sollte. Um die verwickelten finanziellen Beziehungen zwischen dem Staate und dieser Gesellschaft zu lösen, waren, wie schon erwähnt, von der Regierung bereits in 1874 und 1877 Ankaufsverträge abgeschlossen worden, welche jedoch die Genehmigung des Parlaments nicht erlangten, sondern schliesslich zu der Einsetzung der Untersuchungscommission führten.

Aus dieser hier im Auszug wiedergegebenen Geschichte der Eisenbahngesellschaften der Halbinsel geht hervor, dass diese Gesellschaften alle mehr oder minder in finanzielle Verlegenheiten gerathen waren, dass der Staat deshalb sich genöthigt sah, helfend einzugreifen und dass er so am Ende der 70er Jahre in den factischen Besitz zweier grossen Netze, des Oberitalienischen und des Römischen kam, während andere dem Staate gehörige Linien von der Südbahngesellschaft, die in finanzieller Beziehung auch ausserdem eng mit dem Staate verbunden war, betrieben werden. Es ist ersichtlich, dass eine Lösung dieser schwankenden Verhältnisse nach irgend einer Richtung gefunden werden muss, um dem Eisenbahnwesen Italiens wieder feste Normen zu geben. Der Bericht der Untersuchungscommission wendet sich deshalb auch nach Darstellung der historischen Entwickelung des Italienischen Eisenbahnwesens zur Besprechung der für eine solche Lösung möglichen Mittel und Wege. Da der Staat, wenn auch nicht überall im juristischen Sinne, so doch durch seine finanzielle Betheiligung thatsächlich Eigenthümer des bei Weitem grössten Theiles der Italienischen Eisenbahnen bereits ist, so handelte es sich wesentlich um die Frage: wer soll die Eisenbahnen b e t r e i b e n, der Staat selbst oder Privatgesellschaften, und, wenn letztere, unter welchen Bedingungen soll ihnen der Betrieb übertragen werden?

Die Commission hat sich nach Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse gegen den Staatsbetrieb und für den Betrieb durch Private ausgesprochen. Als Gründe, welche gegen den Staatsbetrieb sprechen, werden angeführt: das Personal werde angenommen und befördert nach den bei der öffentlichen Verwaltung üblichen Normen; es bestehe bei der Staatsverwaltung der Uebelstand der Examina; die Beförderung erfolge mehr nach der Anciennetät, als nach Verdiensten und besonderer Befähigung. Unter dem Einflusse der Reglements eigne sich das Personal zu langsame, peinliche, bureaukratische Geschäftsgebahrung an, welche dem für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Geiste so schroff entgegensteht. Und es gelte dies besonders für den höheren Beamtenstand, für welchen gerade in höchstem Masse geschäftliche Energie, Unternehmungsgeist und kaufmännische Intelligenz erforderlich sind, wenn der Verkehrsdienst in rechter Weise gefördert werden soll. Den Staatsbeamten gehe der kaufmännische Blick und die Entschlossenheit des Industriellen ab, gebannt an den Buchstaben des Reglements liessen sie günstige Conjuncturen ungenutzt schwinden; sie kümmerten sich mehr um die Form, als um das Wesen der Dinge.

Weiter aber habe der Staatsbetrieb noch eine Reihe von Consequenzen in Gefolge, welche aus der Natur des Staates als einer wesentlich politischen Institution entspringen; die eigentlichen Zwecke und die Einrichtungen des Staats seien dem Eisenbahnbetrieb hindernd oder geradezu unvereinbar mit demselben. Dadurch, dass der Staat das thue, was seine Bürger thun könnten, beschränke er das Feld der individuellen Thätigkeit, verursache einen socialen und politischen Schaden und vermindere thatsächlich die Freiheit. An die Stelle eines unabhängigen und unternehmenden Privaten trete ein Regierungsbeamter, dessen erste Pflicht der Gehorsam und die Befolgung der Befehle des Ministers sei. Während einerseits sich die Zahl der freien und in Bezug auf ihren Charakter und ihre Lage unabhängigen Bürger vermindere, werde andererseits der Staat mit einer neuen, schwierigen und ihm nicht homogenen Arbeit belastet.

Eine grosse politische Gefahr liege ferner in der Möglichkeit, dass die Beamten zu Wahlzwecken missbraucht werden, was nicht nur der politischen Wahrheit, sondern auch der Verwaltung selbst zum Schaden gereichen würde, da derselben hierdurch Beamte zugeführt werden könnten, welche ihre Stellen als Lohn für geleistete politische Dienste erhalten, nicht immer die genügende Fähigkeit besitzen und auf ihre Gönner sich verlassend, oft unbotmässig sein würden.

Ausser diesen allgemeinen Gründen gegen den Staatsbetrieb wirkte auf das Urtheil der Commission noch der Umstand, dass das Resultat der staatsseitigen Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen nicht als ein günstiges angesehen wurde. Der Bericht giebt zu, dass die Zeit für die Beurtheilung der Erfolge des Staatsbetriebs bei den Oberitalienischen Bahnen noch eine zu kurze sei und dass dieser Betrieb unter schwierigen und ungünstigen Verhältnissen geführt sei, immerhin aber, heisst es, könne das Resultat des hier gemachten Versuchs nicht zur Nachahmung reizen.

Die Commission hat sich hiernach, nachdem sie den Staatsbetrieb verworfen, mit besonderem Fleisse dem Studium der Betriebsverpachtung hingegeben. Sie hat zunächst im Allgemeinen die Bedingungen erörtert, unter welchen der Betrieb von Eisenbahnen an Private verpachtet werden kann und unter welchen solche Verpachtungen thatsächlich bereits stattgefunden haben. Die grösste Erfahrung in dieser Beziehung ist in den Niederlanden gemacht worden; hier wurde bereits im Jahre 1863 der Betrieb der dem Staate gehörigen Eisenbahnen einer Gesellschaft in Pacht gegeben und wurde der damals abgeschlossene Pachtvertrag im Jahre 1875 den gemachten Erfahrungen entsprechend modificirt. Die Grundzüge dieses Vertrags sind die folgenden:

Die Betriebsgesellschaft ist Eigenthümerin des Rollmaterials, sie hat die im Vertrage festgestellte Zahl von Zügen zu fahren, die Tarife werden vom Minister des Innern im Einverständniss mit der Gesellschaft festgestellt, die Gesellschaft ist zur gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Unterhaltung der Bahn und der zugehörigen Baulichkeiten verpflichtet, ausgenommen nur gewisse, speciell vorgesehene Fälle (Deichbruch etc.). Von der Bruttoeinnahme werden zuerst entnommen:

a) $4^1/_2$ pro Mille für die Vermehrung des Betriebsmaterials,
b) 500 Gulden für jeden Kilometer eingeleisiger und 1 000 Gulden für jeden Kilometer zweigeleisiger Strecke für die Erneuerung des festen Materials etc.,
c) 100 Gulden pro Kilometer als Versicherungsprämie gegen Brandschaden etc.,

Von dem nach Abzug dieser Beträge bleibenden Rest des Bruttoertrags erhält der Staat 20 pCt. und die Gesellschaft 80 pCt. Uebersteigt der Nettogewinn $4^1/_2$ pCt. des Gesellschaftscapitals, so participirt der Staat noch weiter an diesem Ueberschusse nach einem festgestellten Verhältnisse.

Im Jahre 1874 hatte, wie schon erwähnt, der Minister Spaventa dem Parlamente den Vorschlag gemacht, die Römischen und die Südbahnen für den Staat anzukaufen und den Betrieb dieser Linien zusammen mit dem der Calabrisch-Sicilischen Linien einer Gesellschaft zu verpachten. Die Grundzüge des von Spaventa in Vorschlag gebrachten Betriebsvertrags waren:

Die Gesellschaft trägt alle ordentlichen und ausserordentlichen Kosten des Betriebs, mit Ausnahme der Kosten für Verbesserung des Bahnkörpers, für den Bau neuer Gebäude, Geleiserweiterungen, die Vermehrung des Betriebsmaterials, soweit solche durch Steigen des Verkehrs erforderlich wird, die Kosten für Wiederherstellung von Schäden, welche durch höhere Gewalt verursacht werden und die Kosten für Erneuerung des Oberbaus.

Alle Betriebseinnahmen sollten dem Staate gehören, welcher dagegen an die Gesellschaft zu zahlen hatte:

1. eine feste Summe für jeden Kilometer im Betrieb befindlicher Bahnlinien,
2. eine Summe für jede Verkehrseinheit, nämlich jeden Personen- und jeden Tonnenkilometer.

Die Betriebsgesellschaft sollte ausserdem noch an der Roheinnahme in einem mit zunehmender Steigerung derselben abnehmenden procentualen Verhältniss participiren.

Als ein besonderer Factor für die Bemessung der der Gesellschaft zufallenden Entschädigung war in dem Spaventa'schen Vertragsentwurfe noch der Preis der bei dem Eisenbahnbetrieb eine so grosse Rolle spielenden Kohlen vorgesehen. Als Normalpreis sollte 40 Lire für die Tonne Cardiff-Kohle angenommen werden und sollten die in dem Vertrage stipulirten Einheitspreise um je 1 pCt. vermehrt oder vermindert werden für jede Lire, um welche der Preis der Kohlen höher oder niedriger als 40 Lire war.

Der Staat behielt sich nach diesem Vertragsentwurfe volle Freiheit in Bezug auf die Feststellung der Tarife vor. Der Entwurf blieb indessen Entwurf, ebenso wie der in 1877 aufgestellte und von der Commission ebenfalls speciell erörterte Entwurf des Ministers Depretis. Während der Spaventa'sche Entwurf sich nur auf die Römischen und die Südbahnen bezog, umfasste der Depretis'sche Entwurf mit Rücksicht auf den inzwischen erfolgten Ankauf der Oberitalienischen Bahnen die sämmtlichen Italienischen Eisenbahnen mit Ausnahme der Sardinischen. Das gesammte Netz sollte nach diesem Entwurfe an 2 Gesellschaften verpachtet werden und sollte zu diesem Behufe in 2 in Bezug auf Ausdehnung und Roheinnahme nahezu gleiche Theile zerlegt werden. Die Theilung sollte erfolgen durch einen Schnitt in der Längsrichtung der Halbinsel, sodass ein Adriatisches Netz gebildet wurde, dessen Bruttoeinnahme zu 74 Millionen Lire und ein Tyrrhenisches Netz, dessen Bruttoeinnahme auf 76 Millionen Lire angenommen wurde. Von der hiernach im Ganzen zu 150 Millionen Lire angenommenen Bruttoeinnahme der Italienischen Eisenbahnen sollten 70 pCt. als Betriebskosten berechnet und die übrigen 30 pCt., also ein Betrag von 45 Millionen Lire an den Staat gezahlt werden. Dieser letztere Betrag sollte auch dann von den Gesellschaften gezahlt werden, wenn die Roheinnahme weniger als 150 Millionen Lire betragen würde, um zu verhindern, dass etwa aus speciellen Interessen der Betriebsgesellschaft von letzterer auf eine Verminderung des Verkehrs hingewirkt würde. Uebersteigen die Roheinnahmen 150 Millionen Lire, so sollten von dem Ueberschuss 58 pCt. den Gesellschaften und 42 pCt. dem Staate zukommen. Modificationen in diesen finanziellen Beziehungen zwischen dem Staat und den Gesellschaften waren in dem Depretis'schen Entwurfe noch vorgesehen in Bezug auf den Preis der Kohlen und in Bezug auf die von der Regierung festzustellenden Tarife.

Auch das Depretis'sche Project ist, wie eingangs schon erwähnt, nicht zur practischen Verwirklichung gelangt, es hat aber dieses Project der Commission viel Stoff zu Erörterungen gegeben.

Der wesentlichste Vorschlag, welcher aus den Berathungen der Commission schliesslich hervorgegangen, ist, wie schon angegeben, der, dass der Betrieb der Eisenbahnen der Privatindustrie überlassen bleiben soll. Die Commission ist dabei der Ansicht, dass es am zweckmässigsten sei, wenn der Besitz und der Betrieb der Bahnen in einer und derselben Hand ist. Da eine solche Vereinigung bei den gegenwärtigen Verhältnissen in Italien nicht thunlich ist, so bleibt nichts übrig, als die Verpachtung des Betriebs. Die Commission erörtert deshalb auch speciell die Bedingungen, welche für diese Verpachtung massgebend sein sollen und kommt schliesslich zu nachstehenden Grundzügen eines Betriebs-Verpachtungs-Vertrags:

1. Die Festsetzung der Tarife soll vollständig der Regierung vorbehalten bleiben; dem Vertrage werden gewisse Normaltarife zu Grunde gelegt und der Staat hat die Betriebsgesellschaft für etwaige aus anderweitiger Feststellung der Tarife erwachsende Nachtheile zu entschädigen.

2. Die Betriebsgesellschaft soll Eigenthümerin des Rollmaterials sein, damit sie bei der Unterhaltung desselben im eigenen Interesse die nöthige Sorgfalt anwende.

3. Die Dauer des Contracts soll auf 60 Jahre bemessen werden. Die Gesellschaft hat dann eine lange Zeit vor sich und werde nicht blos auf augenblicklichen Gewinn ausgehen.

4. Fahrpläne, Zahl der Züge u. s. w. hat die Regierung festzustellen.

5. Von der Brutto-Einnahme werden zunächst folgende Beträge abgezogen:

a) ein gewisses Procent für die Beschaffung neuen Rollmaterials, welches durch die Vermehrung des Verkehrs und die Eröffnung neuer Linien erforderlich wird;

b) eine im Verhältniss zur Länge der betriebenen Strecke stehende Summe für die Erneuerung der Geleise und die Wiederherstellung von Schäden, welche durch höhere Gewalt entstanden sind;

c) eine durch Uebereinkommen festzusetzende Summe für den Betrieb der zur Zeit im Bau befindlichen Linien.

Aus diesen 3 voraus zu erhebenden Posten sollen drei Reservefonds gebildet werden, deren Bestände bei Ablauf des Vertrags der Staatscasse zufliessen würden. Der nach Abzug dieser Beträge noch bleibende Rest der Brutto-Einnahme wird in einem procentualen Verhältnisse zwischen dem Staate und der Gesellschaft getheilt. Die letztere soll durch den ihr zugewiesenen Theil entschädigt werden für alle Kosten des Betriebes und für die gewöhnliche und die aussergewöhnliche Unterhaltung der gesammten Bahnanlagen, ausschliesslich der Wiederherstellung der durch höhere Gewalt verursachten Schäden.

Dies sind die wesentlichsten Grundzüge für den von der Commission in Vorschlag gebrachten Verpachtungs-Vertrag — die Schwierigkeit wird nur sein, die richtigen Zahlen für die Procentsätze zu finden, welche zu den Reservefonds von den Einnahmen vorweg genommen werden sollen und ebenso die Zahlen für die Theilung des Restes der Einnahme zwischen Staat und Gesellschaft. Die Commission giebt zwar in ihren Erörterungen eine Reihe von Anhaltspunkten für die Bestimmung der betreffenden Zahlen, sie unterlässt es aber, selbst bestimmte Zahlen zu stipuliren. Es bleibt Sache des Ministeriums und des Parlaments die practische Lösung der Italienischen Eisenbahnfrage zu finden, die Commission hat für die Beurtheilung der Frage Material in einem noch nicht dagewesenen Masse zusammengetragen.

Der Bericht der Enquête-Commission enthält ausser dem im Vorstehenden auszugsweise Mitgetheilten noch eine Reihe anderer interessanter Erörterungen und Mittheilungen, wie über die Benutzung der Eisenbahnen zu militärischen Zwecken, die Einwirkung der Tramways auf den Eisenbahnverkehr u. s. w., wir beschränken uns indessen für jetzt auf den vorstehenden Auszug, welcher genügen wird zum Verständniss der weiteren Entwickelung der Eisenbahnverhältnisse Italiens.

Aus den Denkschriften,

betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (Fortsetzung.)

Liegnitz-Goldberg und Greiffenberg-Löwenberg nebst Greiffenberg-Friedeberg.

Der am nordöstlichen Abhange des Isergebirges, im Oberlauf der Katzbach, des Bober und des Queis gelegene, einerseits von der Schlesischen Gebirgsbahn, andererseits von der Niederschlesisch-Märkischen Hauptbahn eingeschlossene Landstrich Niederschlesiens bedarf dringend directer, den Verkehr aus den inneren Gebietstheilen mit den grossen Verkehrsstrassen vermittelnder Schienenverbindungen. Trotz theilweise ausgezeichneter Fruchtbarkeit des Bodens und Reichthum an Producten des Bergbaues ist die wirthschaftliche Entwickelung jener Gegend, besonders der Handel und die Gewerbethätigkeit der betreffenden Städte im Rückgange begriffen. Die in Goldberg und im Katzbachthal früher schwunghaft betriebene Tuchfabrikation ist heute nur noch von untergeordneter Bedeutung; ebenso hat auch die Kreisstadt Löwenberg ihre frühere Stellung unter den Hauptplätzen des Schlesischen Getreidehandels nach der Betriebseröffnung der Schlesischen Gebirgsbahn fast gänzlich eingebüsst. Die Anstrengungen beider Städte, ihren Wohlstand durch Ausbeutung der in ihrer nächsten Umgegend vorhandenen Bergbauproducte wieder zu heben, sind bei den zu entfernt gelegenen Bahnstationen und ungünstigen Abfuhrstrassen erfolglos geblieben.

Die Herstellung einer von Liegnitz ausgehenden, über Goldberg und Löwenberg bis zur Schlesischen Gebirgsbahn durchzuführenden Bahn mit eventueller Fortsetzung in der Richtung auf Zittau bildet schon seit einer Reihe von Jahren den Gegenstand eifrigen Strebens der interessirten Kreise. Nachdem die Verwirklichung dieses Projects im Wege der Privatunternehmung sich als aussichtslos erwiesen, hat die Staatsregierung in Würdigung des vorliegenden Bedürfnisses gegenüber den Anträgen der Interessenten auf staatsseitigen Ausbau der fehlenden Schienenverbindungen sich nicht länger ablehnend verhalten zu sollen geglaubt. Da es sich indess auch im vorliegenden Falle nicht sowohl um die Vermehrung der z. Z. in ausreichendem Masse vorhandenen durchgehenden Verkehrsstrassen, als vielmehr um die locale Erschliessung einer fruchtbaren und wirthschaftlich gut veranlagten Gegend handelt, so ist dem vorgezeichneten Zweck entsprechend zunächst nur die Herstellung seitlicher, von den Eingangs bezeichneten Hauptbahnstrecken abzweigender secundärer Stichbahnen in Aussicht genommen, bei der Auswahl der Trace und der Lage der Endbahnhöfe indess nicht ausser Acht geblieben, dass eine Fortführung derselben, falls sich hierzu später ein Bedürfniss herausstellen sollte, ohne Schwierigkeiten bewirkt werden kann.

Die Ausführung der projectirten Linien wird nicht nur zur Hebung der Landwirthschaft durch Erleichterung und Erweiterung des Absatzes ihrer Producte, sondern bei den vorhandenen günstigen Vorbedingungen insbesondere auch zur Wiederbelebung und kräftigeren Entfaltung der gesunkenen Industrie und Gewerbethätigkeit des ganzen Districts beitragen. Die 21,6 km lange Linie Liegnitz-Goldberg ist vornehmlich dazu bestimmt, der Kreishauptstadt Goldberg — (nahezu 6 500 Einwohner, Sitz des Amtsgerichts, Tuchfabriken, Streichgarnmaschinenspinnerei, in der Nähe Eisen- und Kupferbergwerk, Steinbrüche, Kalkbrennereien, Ziegeleien) — wie den wohlhabenden Bewohnern der durch hervorragende Fruchtbarkeit ausgezeichneten Umgegend, deren reiche Erzeugnisse auf den auswärtigen Marktplätzen gern gesucht und gehandelt werden, den erwünschten Anschluss an das allgemeine Verkehrsnetz zu bringen. Die Linie zweigt von dem Bahnhofe Liegnitz der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ab, ersteigt das nördliche Plateau des Katzbachthales, lehnt sich in ihrem Laufe zur thunlichsten Abminderung der Grunderwerbskosten möglichst an die Liegnitz-Goldberger Chaussee an und endet in dem an der Katzbachniederung zwischen Ober- und Niederau für Goldberg anzulegenden Bahnhof. Bei der Lage Goldbergs auf einem etwa 40 m über das Katzbachthal ansteigenden Bergkegel konnte den Wünschen nach Anlage des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt mit Rücksicht auf die sich daraus ergebende erhebliche Erschwerung und Vertheuerung des Betriebes nicht entsprochen werden, zumal auch bei der Wahl der Bahnhofslage die Möglichkeit einer demnächstigen Fortsetzung der Linie im Auge zu behalten war.

Die Linie Greiffenberg-Löwenberg nimmt ihren Ausgang von der Station Greiffenberg der Schlesischen Gebirgsbahn, erreicht, am nördlichen Rande des Oelsbachthales sich hinziehend, nach einem Lauf von 7 km das Städtchen Liebenthal — (etwa 1 650 Einwohner, Schullehrerseminar, Brauerei, nicht unbedeutender Handel mit landwirthschaftlichen Producten) —, überschreitet demnächst die Wasserscheide zwischen Queis und Bober, um nach Durchschneidung des dichtbevölkerten, durch den Betrieb von Kalk- und Sandsteinbrüchen und Eisenbergwerken, sowie durch seine Obstcultur bekannten Schmottseiffener Thales bei der Kreisstadt Löwenberg — (rund 5 200 Einwohner, Sitz des Amtsgerichts, Tuchfabrikation, ergiebige Sandstein- und Gypsbrüche, Handel mit Getreide, Mehl, Obst und sonstigen Erzeugnissen der Landwirthschaft) —, in dem in der Nähe der Stadt projectirten Bahnhofe ihren vorläufigen Endpunkt zu finden.

Mittelst der 9 km langen Stichbahn Greiffenberg-Friedeberg erhält auch die durch rege Gewerbethätigkeit und Handel sich auszeichnende Stadt Friedeberg — (über 2 700 Einwohner, Wollenwaarenfabrikation, Töpfereibetrieb, Flachsgarnspinnerei, grosse Bleicherei, mehrere Papiermühlen, zahlreiche Mahl- und Holzschneidemühlen, Steinbrüche, Ziegeleien, Handel mit Getreide, Mehl, Flachs, Holz und Holzwaaren etc.) —, den sehnlichst erwünschten Anschluss an die Schlesische Gebirgsbahn.

Das Verkehrsgebiet der Linie Liegnitz-Goldberg umfasst etwa 280 qkm mit ca. 22 000 Einwohnern, dasjenige der Linien Greiffenberg-Löwenberg und Greiffenberg-Friedeberg, zusammen 400 qkm mit ca. 34 000 Einwohnern. Als die hauptsächlichsten, gleichzeitig lohnende Transporte für die anschliessenden Staatsbahnstrecken abgebenden Ausfuhrartikel sind Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Obst, Wollwaaren, gesponnene Garne, Flachs, Holz, Holzwaaren, Hausteine, Pflastersteine, Gyps, Kalk, Ziegelsteine, Kupfer und Roheisen zu nennen.

Die Anlagekosten belaufen sich nach den angestellten Ermittelungen für die 21,6 km lange Bahn von Liegnitz nach Goldberg auf 1 348 000 *M.* = rot. 62 400 *M.* pro Kilometer, für die beiden Stichbahnen von Greiffenberg nach Löwenberg und von Greiffenberg nach Friedeberg bei der Gesammtlänge von 32 km auf 2 800 000 = rot. 87 500 *M.* pro Kilometer, ausschliesslich der für die erstere Linie auf 192 000 *M.* und der für die beiden letzteren auf 200 000 *M.* anzunehmenden Grunderwerbskosten. Abzüglich der von den Interessenten neben der unentgeltlichen Hergabe der Terrains zu leistenden Baarzuschüsse von 88 000 bezw. 128 000 *M.* sind daher als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital:

a) für die Linie Liegnitz-Goldberg . . . . . . 1 260 000 *M.*
b) für die beiden Linien Greiffenberg-Löwenberg und Greiffenberg-Friedeberg . . . . 2 672 000 „

in den Gesetzentwurf eingestellt.

Fiskalisches Terrain wird zum Bau der Bahnen voraussichtlich nicht in Anspruch genommen.

Oberröblingen-Querfurt.*)

Durch die Herstellung der vorbezeichneten Schienenverbindung soll dem dringenden, immer fühlbarer hervortretenden Verkehrsbedürfniss der Stadt Querfurt und ihrer stark bevölkerten

*) § 1 No. I. 8 des Gesetzentwurfs.

und industriereichen Umgegend Rechnung getragen werden. Der neu zu erschliessende Landstrich, dem Mansfelder Seekreise (588 qkm, über 78 000 Einwohner) und dem Kreise Querfurt (684 qkm, nahezu 57 000 Einwohner) angehörend, ist durch hervorragende Fruchtbarkeit und grossen Reichthum an unterirdischen Schätzen ausgezeichnet, Landwirthschaft und Industrie sind daher trotz der mangelhaften Communicationsmittel schon jetzt zu einem hohen Grade der Entwickelung gelangt; eine volle Ausnutung des zum Rübenbau vorzüglich geeigneten Bodens und der mächtigen Braunkohlen- und Kalksteinlager wird indess erst nach Ausführung der projectirten Meliorationsbahn möglich sein.

Bei der Prüfung der verschiedenen in Frage gekommenen Projecte und Anschlusspunkte war zunächst darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Stadt Querfurt mit ihrem bedeutenden Hinterlande nicht nur einen lebhaften Verkehr in östlicher Richtung mit Halle, sondern auch bereits seit längerer Zeit einen regen Wechselverkehr mit dem Westen, vornehmlich mit Eisleben und Nordhausen unterhält. Durch den in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Provinzialbehörden in Aussicht genommenen Anschluss der Linie an die zwischen Halle und Eisleben liegende Station Oberröhlingen der Halle-Casseler Bahn wird daher den gegebenen Verhältnissen gleichmässig Rechnung getragen und Gelegenheit zur Befestigung und weiteren Entwickelung der bestehenden Verkehrsbeziehungen geboten.

Von den beiden, in Bezug auf den Anschluss in Oberröblingen in Vorschlag gebrachten Varianten war ferner der auch von den Provinzialbehörden befürworteten Linie über Stedten, Schraplau und Obhausen vor der Linie über Schafsee der Vorzug zu geben. Erstere, die sogenannte Thallinie, ist zwar etwa drei Kilometer länger, als letztere, dieselbe entspricht indess den wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen der Gegend am meisten, da sie nicht nur das bedeutende Braunkohlenbergwerk Stedten und die reichhaltigen in der Nähe von Schraplau belegenen Braunkohlen- und Kalksteinlager in ihr unmittelbares Verkehrsgebiet hineinzieht, sondern auch für die Aufnahme des Verkehrs der weiter südlich belegenen gewerbreichen Ortschaften mit bedeutenden Zuckerfabriken und lebhaftem Getreide- und Viehhandel am geeignetsten erscheint. Ausserdem stellen sich auch die Steigungs- und in Folge dessen auch die demnächstigen Betriebsverhältnisse bei der Thallinie günstiger als bei der Höhenlinie.

Das engere Verkehrsgebiet der Bahn umfasst etwa 600 qkm mit rund 49 000 Einwohnern. Von den in dasselbe entfallenden Ortschaften sind insbesondere zu nennen: zuächst Querfurt, die Hauptstadt des gleichnamigen Kreises mit mehr als 4 900 Einwohnern, zwei Zuckerfabriken und Actienbrauereien, einer chemischen Fabrik und lebhaftem Getreidegeschäft. In unmittelbarer Nähe der Stadt liegt Lodersleben, ein Dorf mit nahezu 1 200 Einwohnern, bedeutenden Steinbrüchen und nennenswerther Mühl- und Schleifsteinindustrie. Zahlreiche und gute Chausseen verbinden Querfurt mit dem stark bevölkerten, fruchtbaren und industriereichen Hinterlande, zu welchem namentlich die Städte Mücheln (über 1 400 Einwohner, Braunkohlengruben, Zuckerfabrik) und Nebra mit über 2 700 Einwohnern, Sandsteinbrüchen — in der Nähe die bedeutende Zuckerfabrik Vitzenburg — ferner das Dorf Rossleben, in der goldenen Aue, mit über 2 200 Einwohnern, grossen Zuckerfabriken, einer Handelsmühle, Spritfabrik u. s. w. gehören.

Von den übrigen, durch die projectirte Bahn berührten Ortschaften nimmt hinter Querfurt die bereits im Mansfelder Seekreise belegene Stadt Schraplau (nahezu 1 800 Einwohner) die erste Stelle ein. In Schraplau und nächster Umgebung befinden sich gegen 30 Kalköfen mit einem jährlichen Umsatz von etwa 300 000 hl im Betriebe, für welche das Königreich Sachsen das Hauptabsatzgebiet bildet. Nach Herstellung der neuen Schienenverbindung wird eine bedeutende Steigerung der Production zu erwarten sein, da der bisherige kostspielige Landtransport eine erfolgreiche Concurrenz gegen die Böhmischen und Mährischen Kalke erheblich erschwert hat.

Ausser Schraplau ist das bereits oben erwähnte Dorf Stedten mit mehr als 1 200 Einwohnern und mehreren Kalksteinbrüchen durch seinen Braunkohlenbergbau von Bedeutung. Aus der mit Presskohlenfabrik und Theerschwelerei verbundenen Braunkohlengrube werden der neuen Bahn ganz erhebliche Transporte zufliessen; schon jetzt werden jährlich etwa 1 250 000 kg Braunkohlentheer und Braunkohlencoaks über Oberröblingen nach Halle und darüber hinaus befördert.

Die Anlagekosten der 15,5 km langen Bahn sind ausschliesslich der auf 160 000 *M.* anzunehmenden Grunderwerbskosten auf 955 000 *M.* = rund 61 600 *M.* pro Kilometer veranschlagt.

Das staatsseitig aufzuwendende Anlagecapital stellt sich hiernach und unter Abrechnung des von den Interessenten neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Terrains noch zu leistenden Baarzuschusses von 155 000 *M.* auf 800 000 *M.* Fiscalische Flächen werden voraussichtlich zu dem Bahnbau nicht in Anspruch genommen.

Wernigerode-Ilsenburg.*)

Die am Nordrande des Harzes belegenen, durch lebhaften Fremdenverkehr und zum Theil hochentwickelte Industrie ausgezeichneten Orte Quedlinburg, Blankenburg, Wernigerode, Harzburg sind nur durch stumpf auslaufende Zweigbahnen mit der von Halle und Cöthen über Aschersleben, Halberstadt und Vienenburg nach dem Westen durchgehenden Eisenbahnlinie verbunden.

Bereits im Jahre 1870 hatte ein in Wernigerode zusammengetretenes Comité den demnächst von der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft weiter verfolgten Gedanken einer Verbindung der eben genannten Harzorte durch eine sogenannte Harzgürtelbahn in's Auge gefasst und bezügliche Projecte für eine Vollbahn bearbeiten lassen, deren Ausführung indessen an den hohen Kosten und der Ungunst der Zeitverhältnisse scheiterte. Neuerdings ist in richtiger Erkenntniss der Verkehrsbedürfnisse jener Gegend von der früher beabsichtigten Anlage einer Vollbahn abgesehen und die Herstellung secundärer Verbindungen in Anregung gebracht worden, welche einerseits im engen Anschluss an das Gebirge den seitlichen Verkehr unter den Hauptorten vermitteln und die Anlegung von Seitensträngen in das Gebirge ermöglichen, andererseits im Verhältniss zu den bestehenden Zweigbahnen sich als Verlängerungen derselben charakterisiren und dazu bestimmt sind, den anschliessenden Hauptbahnlinien vermehrten Verkehr zuzuführen.

Nachdem das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen, dessen Linien durch derartige Meliorationsbahnen ihre naturgemässe Ergänzung finden würden, auf den Staat übergegangen ist, sind Seitens des letzteren — unter theilweiser Benutzung von Privaten angestellter Ermittelungen — generelle Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Quedlinburg über Blankenburg, Wernigerode und Ilsenburg nach Harzburg angefertigt worden. Die Schwierigkeiten, welche die weitere Durchführung der Linie bisher gefunden hat, lassen von der Ausführung des Projects in dem vorbezeichneten Umfange zunächst absehen und dieselbe auf die ganz im diesseitigen Staatsgebiet belegene wichtige Strecke zwischen Wernigerode und Ilsenburg beschränken.

Die projectirte Bahnlinie ist eine Fortsetzung der von der Station Heudeber der Halle-Aschersleben-Vienenburger Bahn nach Wernigerode führenden Zweigbahn und liegt ganz innerhalb des Kreises Grafschaft Wernigerode. Derselbe zählt 25 000 Einwohner und hat einen Flächeninhalt von 278 qkm, wovon der südliche Theil meist gebirgig und mit Wald bestanden ist, der nördliche dagegen ausserordentlich fruchtbares und gut cultivirtes Ackerland enthält, welches zwei im Kreise belegene grössere Zuckerfabriken mit einer jährlichen Production von nahezu einer Million Centner (50 000 000 kg) mit Rüben versorgt. Das Waldgebirge, beinahe die Hälfte des Kreises einnehmend, ist reich an Holz, Erzen und Steinen. Das Holz wird theils in Stämmen oder Blöcken versandt, grösstentheils aber, nach Verarbeitung in den zahlreichen Schneidemühlen und Holzstofffabriken, der Norddeutschen Ebene und dem Auslande (Holzstoff zur Papierfabrikation geht viel nach England) zugeführt. Eisenerze sind in grosser Menge an dem nördlichen Rande des Harzes vorhanden, werden aber wegen der z. Z. bestehenden ungünstigen Communikations- und Absatzverhältnisse in nur geringer Menge verarbeitet. Dagegen herrscht schon jetzt ein reger, in steter Zunahme begriffener Verkehr mit Steinen, und zwar nicht nur mit Granitplatten und Stufen, sondern vorzugsweise auch mit Pflastersteinen, namentlich besteht eine grosse Nachfrage nach hartem, für die Befestigung frequenter Strassen geeignetem Material, für welches der Harz mit seinen Granit-, Quarzit-, Gabbro- etc. Lagern, und besonders die zum Theil erst vor Kurzem erschlossenen Brüche bei Ilsenburg eine vorzügliche Bezugsquelle bieten.

Zum Bauen und Brennen, sowie zur Verwendung bei der Zuckerfabrikation geeignete Kalksteine sind im südlichen Theile des Kreises und in günstiger Lage zu der projectirten Bahn bei Altenrode vorhanden.

Die in das engere, etwa 110 qkm mit rund 16 000 Einwohnern umfassende Verkehrsgebiet der Bahn entfallenden Ortschaften Wernigerode mit Nöschenrode und Hasserode (zusammen über 12 300 Einwohner, Holzschneidemühlen und Holzstofffabrik, Papierfabriken, Wagenbauanstalten, Wollwaaren, Chocoladen-, Cichorien- und Mostrichfabriken, Handel mit getrockneten medicinischen Kräutern), Altenrode und Darlingerode (zusammen 800 Einwohner), Drübeck (nahezu 800 Einwohner), und Ilsenburg (rund 3 000 Einwohner, Schneidemühlen, Eisenhüttenwerke, Giesserei und Maschinenfabrik, Kupferhammer), werden der neuen Linie nicht nur erhebliche Gütermengen zuführen, sondern auch in Folge ihrer landschaftlich schönen Lage einen, besonders in den Sommermonaten regen Personenverkehr begünstigen. Ilsenburg mit seiner bevorzugten Lage, der nächste Hauptort am Brocken, hat bei einiger Pflege des Verkehrs einen bedeutenden Touristenverkehr zu erwarten.

---

*) § 1 No. I. 9 des Gesetzentwurfes.

Nach alledem kann die Herstellung der für die weitere Erschliessung des Harzes wichtigen Meliorationsbahn, deren künftiger Betrieb als Fortsetzung des Zweigbahnbetriebes auf der Strecke Heudeber-Wernigerode mit verhältnissmässig geringen Mehrkosten zu ermöglichen sein und eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Betriebsapparates der Zweigbahn gestatten wird, nur warm befürwortet werden.

Die Kosten der rund 9,3 km langen Bahn sind mit Ausschluss der auf 82 000 ℳ zu veranschlagenden, von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten auf 768 000 ℳ = rund 82 600 ℳ pro Kilometer berechnet, so dass abzüglich des von den Interessenten ausserdem noch zu leistenden Baarzuschusses von 93 000 ℳ staatsseitig noch 675 000 ℳ aufzuwenden bleiben.

Fiscalisches Terrain wird voraussichtlich nicht in Anspruch genommen werden.

Scharzfeld-Lauterberg-St. Andreasberg.*)

Die vorbezeichnete Linie bildet eine Zweigbahn der Südharzbahn Nordhausen-Seesen und soll die schon im Jahre 1865 in Aussicht genommene Verbindung der beiden gewerbreichen und als klimatische Kurorte sehr besuchten Ortschaften, dem Flecken Lauterberg (rund 3 900 Einwohner, Kreis Osterode, Amt Herzberg) und der Stadt St. Andreasberg (rund 3 300 Einwohner, Kreis und Amt Zellerfeld), mit dem Bahnhofe Scharzfeld-Lauterberg der Südharzbahn herstellen.

Beide Ortschaften sind hauptsächlich auf Handel und Gewerbe angewiesen, weil in denselben, besonders in der hochgelegenen Bergstadt St. Andreasberg — weit bekannt durch ihren Jahrhunderte alten Silbererzbergbau, sowie durch ihre Kanarienvögelzucht, deren jährlicher Ertrag auf 200 000 ℳ veranschlagt werden kann — und in den anschliessenden Harzthälern Ackerbau nur in sehr geringem Umfange betrieben werden kann.

Begünstigt durch das Vorkommen von Bergwerksproducten und das Vorhandensein ausgiebiger Wasserkräfte, haben die zahlreichen gewerblichen Etablissements bei St. Andreasberg und Lauterberg sich zeitweilig auch in schwunghaftem Betriebe zu erhalten gewusst, in Folge der gesteigerten Concurrenz anderer, mit günstigeren Absatzwegen bedachter Werke ist das gewerbliche Leben beider Orte indess immer mehr zurückgegangen.

Von dem Bau der projectirten Linie werden daher die günstigsten Wirkungen auf die Besserung der wirthschaftlichen Zustände jener Gegend und die Hebung der industriellen Thätigkeit seiner Anwohner zu erwarten sein. Hierzu treten noch die besonderen Vortheile, welche durch das neue Communicationsmittel für den wirthschaftlichen Betrieb der ausgedehnten Staatsforsten mit über 13 000 ha nutzbaren Holzboden und einem jährlichen Einschlag von rund 54 000 Festmeter Nutz- und Brennholz und dem erleichterten Absatz der fundreichen Schwerspathgruben mit einer jährlichen Ausbeute von 450 000 kg erwachsen werden. Vornehmlich ist aber die Herstellung eines Bahnanschlusses an die Südharzbahn für den Betrieb der fiskalischen Silberhütte bei St. Andreasberg als ein dringendes Bedürfniss anzuerkennen. Letztere ist, da die Andreasberger Gruben nicht mehr genügende Mengen von Erzeu liefern, wesentlich auf den Bezug fremdländischer Erze angewiesen, welche zum grössten Theile auf der Eisenbahn über Hamburg und Bremen eingeführt werden. Während der Bezug dieser Erze noch im Jahre 1873 rund 33 5000 Centner (1 675 000 kg) und früher noch erheblich mehr betrug, ist derselbe in den letzten Jahren bis auf weniger als die Hälfte dieses Quantums zurückgegangen, wozu hauptsächlich die Vertheuerung des Materials durch den kostspieligen Transport auf der über 15 km langen, ohne Unterbrechung bergan führenden Landstrasse vom Bahnhofe Scharzfeld-Lauterberg bis zur Silberhütte beigetragen hat. Die Erzlieferanten, denen meist die Frachtkosten bis an den Verhüttungsort zur Last fallen, ziehen unter diesen Umständen einen Absatz ihrer Producte nach dem entfernten Freiberg vor. Die bei Ausführung des Bahnanschlusses gegebene Möglichkeit erleichterten und billigeren Bezuges der erforderlichen Betriebsmaterialien und besserer Verwerthung der gewonnenen Producte lässt daher die Hoffnung nicht unbegründet erscheinen, dass es der Silberhütte gelingen wird, nicht nur ihre frühere Bedeutung wieder zu gewinnen, sondern in erfolgreicher Concurrenz gegen England, wohin jetzt der bedeutendste Theil der überseeischen Erze Absatz findet, neue, bisher nicht beherrschte Marktplätze zu erobern.

Ausser der Silberhütte sind noch bei St. Andreasberg 11 grössere und 5 kleinere, bei Lauterberg dagegen 9 grössere und 20 kleinere in Betrieb befindliche Etablissements von Bedeutung, und unter diesen besonders die ehemals fiscalische Königshütte bei Lauterberg (Maschinenfabrik, Giesserei, Mehl- und Sägemühle).

Die Besitzer der übrigen, in nicht unbedeutender Anzahl zur Zeit ausser Betrieb stehenden Werke, darunter eine fiscalische Sägemühle mit einem Wassergefälle von 11 Pferdekräften, warten nur auf die Fertigstellung der Bahnanlage, um die unbenutzt liegenden Wassergefälle von rund 600 Pferdekräften für die Inbetriebsetzung ihrer Etablissements verwerthen zu können.

Das Anlagecapital der nahezu 15,5 km langen Bahn beträgt 1 012 000 ℳ, so dass nach Abzug der auf rund 36 000 ℳ veranschlagten und den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten Seitens des Staates für die Ausführung 967 000 ℳ = rot. 63 000 ℳ pro Kilometer Bahnlänge aufzuwenden bleiben.

Der Werth des in einer Grösse von etwa 7,7 ha in Anspruch zu nehmenden fiscalischen Terrains ist auf rot. 13 000 ℳ veranschlagt und in vorstehend angegebenen Summen nicht mit enthalten.

Eine Fortsetzung der Bahn über die Silberhütte hinaus ist mit Rücksicht auf die vorhandenen erheblichen Terrainschwierigkeiten zunächst nicht in Aussicht genommen, die Möglichkeit derselben bei Aufstellung des Projects jedoch nicht unbeachtet geblieben. (Fortsetzung folgt.)

*) § 1 No. I. 10 des Gesetzentwurfes.

Die Bayerischen Staatsbahnen in 1880.

29. Nachweisung über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1880.

(Schluss.)

Güterverkehr: Eil- und Expressgut 55 534 t (weniger gegen das Jahr 1879 3 104 t), Einnahmen 1 968 552 ℳ. Stückgut 700 587 t (mehr 12 211 t), Einnahmen 12 473 978 ℳ. Wagenladungsgüter exclusive Kohlen 4 003 725 t (weniger 91 474 t), Einnahmen 27 700 260 ℳ. Mineralische Kohlen 1 407 702 t (mehr 156 448 t), Einnahmen 5 669 162 ℳ. Fahrzeuge 1 840 t (weniger 206 t), Einnahmen 26 545 ℳ (weniger 4 687 ℳ). Fahrzeuge nach dem Gütertarife und Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern 5 397 t, Einnahmen 63 629 ℳ. Summa Frachtgut 6 119 251 t (mehr 82 376 t), in Summa Einnahmen 45 933 573 ℳ. Eil- und Frachtgut 6 174 785 t (mehr 79 272 t), Einnahmen 47 902 124 ℳ (weniger 695 607 ℳ. Militärgut 6 066 t (mehr 3 146 t), Einnahmen 80 368 ℳ (mehr 45 519 ℳ). Vieh 206 523 t (mehr 14 903 t), Einnahmen 1 597 725 ℳ (weniger 87 163 ℳ). Leichen 1 474 t, Einnahmen 30 230 ℳ. Eisenbahnbaumaterial 74 052 t, Einnahmen 183 227 ℳ, Einnahmen aus Frachtzuschlägen 128 054 ℳ, sonstige Einnahmen 242 556 ℳ, Regiesendungen 585 093 t (Vorjahr 574 768 t). Totalsumme 7 047 993 t (mehr 183 172 t), Einnahmen 50 164 284 ℳ (weniger 150 185 ℳ). Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr von 50 164 284 ℳ betrug in Procenten der Gesammteinnahme überhaupt 63,24 pCt., auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr 12 038 ℳ, auf 1 000 Achskilometer der Güterwagen 87 ℳ, 1 000 Achskilometer der Güterwagen haben durchschnittlich ertragen im beladenen Zustande 139 ℳ, im Durchschnitt bei allen Fahrten (beladen und leer) 87 ℳ. Den grössten Güterverkehr erzielte München Centralbahnhof 568 529 t, Nürnberg 448 336 t, Augsburg 331 360 t, München Ostbahnhof 191 033 t, Lindau 188 615 t, München Südbahnhof 183 126 t, Regensburg 182 354 t, Würzburg 143 963 t, Passau 143 515 t, Hof 141 814 t. Die Gesammttransporteinnahmen, ausgeschieden nach Verkehren, betragen: interner Verkehr 35 765 608 ℳ, directer Verkehr 2 571 097 ℳ, Transitverkehr 11 391 934 ℳ, Gesammttransporteinnahmen 74 728 638 ℳ (mehr 1 105 304 ℳ). Es treffen Gesammttransporteinnahmen: München Centralbahnhof 9 867 735 ℳ, Nürnberg 5 788 513 ℳ, Lindau 4 205 986 ℳ, Augsburg 3 399 672 ℳ, Würzburg 2 207 844 ℳ, Regensburg 1 949 987 ℳ, München Südbahnhof 1 753 675 ℳ, München Ostbahnhof 1 425 867 ℳ, Passau 1 415 936 ℳ, Fürth 1 388 259 ℳ, Bamberg 1 367 663 ℳ, Hof 1 146 282 ℳ u. s. w.

Finanzielle Ergebnisse. a) Eisenbahnbetriebsrechnung: Mit Beginn des Jahres 1880 wurde ein neues Rechnungsschema auf Grund des Normalbuchungsformulars für die Eisenbahnen Deutschlands zur Einführung gebracht, nach welchem die Eisenbahnbetriebsrechnung zum ersten Male erstellt worden ist.

Die Uebersicht der Betriebseinnahmen gestaltet sich: Betrag nach der Rechnung 80 944 377 ℳ, für die Statistik 79 326 450 ℳ, ausschliesslich der Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc. Betrag für die Statistik 77 247 002 ℳ. Uebersicht der Betriebsausgaben: Gesammtbetrag 48 891 505 ℳ, Betrag für die Statistik 45 811 902 ℳ, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen etc. und für Benutzung fremder Bahnanlagen 44 734 339 ℳ. Es entfallen in Procenten der Gesammtausgaben auf die allgemeine Verwaltung 6,95 pCt., auf die Bahnverwaltung 26,15 pCt., auf die Transportverwaltung 66,90 pCt. Abschluss und Verwendung des Betriebsüberschusses: Einnahme im Ganzen 80 944 377 ℳ, Ausgabe 48 891 505 ℳ, der Ueberschuss 32 052 872 ℳ (im Jahre 1879 30 644 426 ℳ).

Der Gesammtbauaufwand für die Ende 1880 im Betriebe gestandenen eigentlichen Staatsbahnen (3 776,35 km) und Vicinalbahnen (167,29 km), zusammen 3 943,64 km, betrug 870 649 519 ℳ, im Jahresdurchschnitte nach Massgabe der Eröffnungstermine der im Laufe des Jahres 1880 neu eröffneten Linien 866 916 338 ℳ, welche der Zinsberechnung zu unterlegen sind und deren Verzinsung mittelst des Ueberschusses von 32 052 872 ℳ 3,70 pCt.

(gegen 3,65 pCt. von 1879) ergiebt. Zur Vergleichung der Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen sind von den Ausgaben = 48 891 505 ℳ in Abzug zu bringen: die für die von Communen oder Privaten gebauten und für die gepachteten Bahnen bezahlten Pachtzinsen mit 2 292 067 ℳ, es verbleiben somit zur Vergleichung 46 599 438 ℳ, wonach das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (80 944 377 ℳ) sich stellt wie 57,57 : 100 (gegen 58,18 : 100 im Jahre 1879). Das Mobiliar-Inventar — excl. des gesammten Fahrmaterials — repräsentirt Ende 1880 einen Werth von 9 276 088 ℳ

Nach dem Abschlusse für die Statistik: Einnahme 79 326 450 ℳ, Ausgabe 45 811 902 ℳ, Ueberschuss 33 514 547 ℳ = 42,25 pCt. der Einnahme und 3,72 pCt. der Baukosten von 900 944 909 ℳ Zu obigem Ueberschusse treten hinzu die aus dem Staatspensionsetat ersetzten Pensionen der pragmatischen Beamten und deren Relicten 165 319 ℳ, somit verfügbarer Jahresertrag 33 679 866 ℳ Werden von den Ausgaben zu 45 811 902 ℳ abgezogen die Ausgaben auf erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen mit 178 243 ℳ, so ist die Einnahme 79 326 450 ℳ, die Ausgabe 45 633 659 ℳ und der Ueberschuss 33 692 791 ℳ Werden aber von den Einnahmen zu 79 326 450 ℳ abgezogen die Einnahmen (für Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter) mit 2 079 448 ℳ und von den Ausgaben zu 45 811 902 ℳ die Ausgaben (auf erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen) mit 178 243 ℳ und die Ausgaben (Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten) mit 899 320 ℳ, so ist die Einnahme 77 247 002 ℳ, die Ausgabe 44 734 339 ℳ und der Ueberschuss 32 512 663 ℳ = 42,09 pCt. der Einnahme und 3,68 pCt. der Baukosten der wirklich betriebenen Bahnstrecken.

b) Uebersicht des Geldwerthes der Materialbestände. Uebergänge aus dem Vorjahre 9 471 615 ℳ, Summa der Materialeinnahme 25 563 940 ℳ, Summa der Ausgaben 16 175 765 ℳ, sohin Vorräthe, Uebergänge auf 1881 9 388 175 ℳ, sohin gegenüber den Uebergängen von 1879 auf 1880 zu 9 836 463 ℳ weniger 448 288 ℳ

c) Versicherungsfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen gegen Beschädigung von Mobiliarwerthen durch Brand und sonstige Unfälle. Die Rechnung pro 1880 schliesst ab: Einnahmen 2 772 ℳ, Ausgaben 2 764 ℳ, Activrest 8 ℳ Gesammtbetrag des Vermögens 94 608 ℳ

d) Bilance. Einnahme: a) Bauconto: Baucapital für die Staatsbahnen Ende 1880 870 649 519 ℳ (Vorjahr 853 148 608 ℳ), es kommen daher pro 1880 hier als Einnahme zur Verrechnung 17 500 911 ℳ; b) Betriebsconto: Eisenbahngefälle-Einnahmen 74 728 658 ℳ, übrige Einnahmen 6 215 719 ℳ, zusammen 80 944 377 ℳ Zuschuss aus anderen Staatsfonds 3 555 998 ℳ, Summa der Einnahmen 102 001 286 ℳ. Ausgaben: a) Bauconto 17 500 911 ℳ, b) Betriebsconto: Betriebsausgaben 48 891 505 ℳ, Ausgaben für Verzinsung und Amortisation des Baucapitals pro 1880 35 608 870 ℳ, Summa der Ausgaben 102 001 286 ℳ

Unfälle beim Betriebsdienste sind vorgekommen 110 Entgleisungen, hierbei 1 Reisender und 14 Bahnbedienstete verletzt; ferner 34 Zusammenstösse (18 Bedienstete verletzt), ausserdem 852 sonstige Unfälle, wobei 61 Personen (14 Selbstmörder hierunter) getödtet und 794 Personen verletzt wurden. 22 Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn erfolgten durch Rutschungen, Schneewehen, Ueberfluthungen u. s. w.

Betriebsergebnisse der Vicinaleisenbahnen. Von den Ende des Jahres 1880 im Betriebe gestandenen Vicinalbahnen haben 3 mit einer Mehrausgabe abgeschlossen (Passivrest 4 596 ℳ), während 12 Bahnen einen Einnahmeüberschuss erzielten mit zusammen Activrest 307 403 ℳ, sohin Gesammtactivrest 302 807 ℳ

Bahnärztlicher Dienst. Am Schlusse des Jahres 1880 waren 185 Bahnärzte in 195 Bezirken thätig. Die Zahl der zur freien ärztlichen Behandlung berechtigten Individuen der Eisenbahnbetriebsabtheilung und der Bodenseedampfschifffahrt betrug 18 722 (Vorjahr 18 955), es erkrankten von diesen 10 827 (= 55,60 pCt.), Vorjahr 11 433 (56,98 pCt.). Die Gesammtzahl der Krankentage war 177 530¼ (Vorjahr 179 231¼); verstorben sind 194 (Vorjahr 200).

Anstalten zum Wohle der Beamten und Bediensteten: 1. Allgemeiner Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Personal: Einnahmen 1 153 991 ℳ, Ausgaben 1 137 338 ℳ, Activrest 16 653 ℳ; Vermögensstand 4 783 936 ℳ 2. Unterstützungsfonds der Betriebsabtheilung: Einnahmen 87 962 ℳ, Ausgaben 90 245 ℳ, Passivrest 2 282 ℳ; Gesammtbetrag des Vermögens 920 961 ℳ 3. Pensionsverein der Bediensteten der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten der Kategorien D. III und IV: Einnahmen 139 964 ℳ, Ausgaben 139 273 ℳ, Activrest 691 ℳ; Vermögensstand 414 691 ℳ 4. Krankencasse der Werkstättenarbeiter der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen: Einnahmen 51 664 ℳ, Ausgaben 51 515 ℳ, Activrest 148 ℳ; Vermögensstand 17 148 ℳ 5. Arbeiterinvalidenfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen: Einnahmen 19 219 ℳ, Ausgaben 18 476 ℳ, Activrest 742 ℳ; Vermögensstand 77 671 ℳ 6. Kranken- und Unterstützungscasse für Arbeiter bei dem Eisenbahnbau: Einnahmen 59 672 ℳ, Ausgaben 55 571 ℳ, Activrest 4 101 ℳ; Vermögensstand 643 937 ℳ

Die Zusammenstellung der finanziellen Ergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten für das Jahr 1880 gegenüber den Budgetansätzen der 15. Finanzperiode ist folgende:

	Brutto- Einnahme ℳ	Brutto- Ausgabe ℳ	Mehr-Einnahme oder Ausgabe ℳ	Einnahme-anschlag nach dem Budget activ oder passiv ℳ	Gegen das Budget mehr oder minder ℳ
Eisenbahn	80 944 377	48 891 505	+ 32 052 872	+ 31 551 076	+ 501 796
Post	9 858 873	9 398 593	+ 460 280	+ 706 561	— 246 281
Telegraph	1 089 165	1 078 837	+ 10 328	+ 29 006	— 18 678
Ludwig-canal	102 916	299 594	— 196 678	— 169 122	— 27 556
Bodensee-Dampfschifffahrt	594 256	379 130	+ 215 126	+ 105 097	+ 110 029
	92 589 587	60 047 659	+ 32 541 928	+ 32 222 618	+ 319 310

Nach Abzug der Mehrausgabe von 196 678 ℳ bleibt Mehreinnahme von 32 541 928 ℳ, aber gegen den Budgetanschlag zu 32 222 618 ℳ mehr 319 310 ℳ

In Bayern wurden in den letzten Jahren folgende über 1 km lange Montan-, Industrie- etc. Bahnen erbaut und werden zur Zeit betrieben: ab Amberg zum Königlichen Erzbergwerke, Länge 1,37 km, zum Transport von Eisenerzen; ab Kemnath Steinbruchgeleise der I. Bayerischen Basaltactiengesellschaft in Bayreuth: 1,51 km (mit Pferden betrieben) zum Transport von Basaltsteinen und Kleingeschlage; ab Pfreimt: Steinbruchgeleise der Oberpfälzischen Granitgewerkschaft in Nabburg, Länge 1,90 km, zum Transport von Bruch- und Pflastersteinen; ab Kothmaissling: Steinbruchgeleise des M. Ernst, 2 km lang, zum Transport von Bruch- und Pflastersteinen; ab Burgau: Torflagergeleise des etc. Bosch, Länge 1,36 km, zum Transport von Torf; ab Doos: Geleise zur Sodafabrik, Länge 1,13 km, zum Transport von Brennmaterial und Chemikalien; ab Bruckmühl: Geleise zur Holzstofffabrik von Kiessling & Comp zum Transport von Holzstoffen, Länge 1,08 km; von Deisenhofen nach Laufzorn, land- und forstwirthschaftliche Bahn des Universitätsprofessors Dr. Ranke, 2,84 km lang, zum Transport von Fäcalien und Ziegeleiproducten (die 4 vorgenannten Bahnen werden mit Pferden betrieben); vom Localbahnhof Ingolstadt zur Geschossfabrik, 2 km lang, dem Militärärar gehörig, zum Transport von Militärgut; ab Klosterlechfeld: Geleise im Lagerlechfeld, 4,10 km lang, dem Militärärar gehörig, zum Transport von Militärgut; Torfbahn in das Werthensteiner Moor (144—145 km), Länge 2,03 km, zum Transport von Torf seitens des Bahnärars; Torfbahn in das Deger Moor ab Hergatz, 2,62 km lang, zum Transport des Stichtorfes seitens des Bahnärars (vorgenannte 3 Bahnen werden mit Pferden betrieben); Hauptzollamts-, Salinen- und städtische Lagerhausgeleise ab Rosenheim, 1,87 km lang (hiervon 1,13 km mit Dampf und 0,74 km mit Pferden betrieben), zum Transport hauptsächlich von Salz und Getreide; Torfbahn von Raubling zur Kollersilze, 3,38 km lang, zum Transport des Torfes durch das Bahnärar und Geleise zur Schwellenimprägniranstalt; ab Mitterteich, Länge 1,14 km, zum Transport von Holz und Schwellen durch das Bahnärar (die Längen dieser Geleise betragen 30,33 km und werden 10,22 km mit Dampf und 18,14 km mit Pferden betrieben).

Der Elektrotechnische Verein

hielt am 31. Januar unter dem Vorsitze des Herrn Dr. Werner Siemens seine Jahresversammlung — die zweite seit seiner Begründung — ab. In der Ansprache, welche der Vorsitzende aus diesem Anlass an die Versammlung richtete, hob derselbe hervor, dass der Verein mit Befriedigung auf die zwei verflossenen Jahre seiner Geschäftsführung zurückblicken könne und dass mit der Gründung des Elektrotechnischen Vereins das Richtige getroffen worden sei. Dass dem so sei, beweise der grosse Anklang, den die Anregung zur Bildung des Vereins nicht nur in ganz Deutschland, sondern in der gesammten civilisirten Welt gefunden habe; es gehe das hervor aus der grossen Zahl der eingegangenen Beitrittserklärungen — der Verein zählt gegenwärtig 1 580 Mitglieder — und werde ferner dadurch documentirt, dass eine Anzahl älterer Gesellschaften anderer Länder, welche bis dahin einen beschränkteren Wirkungskreis sich gewählt hatten, wie z. B. die Londoner Society of telegraph Engineers, dem Beispiele des Vereins gefolgt sind und ihren Wirkungskreis wesentlich erweitert haben. Dass die Begründung des Elektrotechnischen Vereins zeitgemäss gewesen sei, zeigten aber namentlich die Resultate des Vereins und die wahrhaft staunenswerthe Entwickelung, welche die Elektrotechnik in dem kurzen Zeitraume von zwei Jahren genommen hat. Zu diesen Fort-

schritten, namentlich in Bezug auf elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung, habe der Verein an seinem Theile wirksam beigetragen und vielfach dazu die erste Anregung gegeben. Der Vorsitzende schloss seine Ansprache damit, dass er der Verdienste gedachte, die der Ehrenpräsident der Gesellschaft, Herr Staatssecretär Dr. Stephan, sich um den Verein erworben habe und der thatkräftigen Unterstützung, die derselbe ihm, dem Vorsitzenden, stets habe angedeihen lassen. Hierauf erstattete der Syndicus, Herr Ministerialdirector Dr. jur. Fischer, Bericht über die Geschäftsführung des Vorstandes und des technischen Ausschusses, sowie über den Vermögensstand. Die Einnahmen haben im verflossenen Jahre 28 116 *M*, die Ausgaben 25 456 *M* betragen, so dass trotz der bedeutenden finanziellen Aufwendungen, welche der Verein aus Anlass der Pariser Elektricitätsausstellung gemacht hat, ein Ueberschuss von 2 660 *M* verblieben ist. Zur Prüfung der Rechnung wurden von der Versammlung die Herren Geh. Rath Reder und Director von Kasdowsky erwählt. Nach Erledigung einiger geschäftlicher Angelegenheiten wurde hierauf zur Neuwahl des Vorstandes und Ergänzungswahl des Vereinsausschusses geschritten. Da satzungsgemäss in der Person des Vorsitzenden mindestens alle zwei Jahre ein Wechsel einzutreten hat, so war die Wahl eines neuen Präsidenten erforderlich. Dieselbe fiel mit nahezu Stimmeneinheit auf den bisherigen stellvertretenden Vorsitzenden, Generalmajor und Abtheilungschef im grossen Generalstabe Herrn Kessler. Zum stellvertretenden Vorsitzenden wurde Herr Dr. Werner Siemens erwählt. Die übrigen bisherigen Mitglieder des Vorstandes — Syndicus: Director Dr. jur. Fischer, Schatzmeister: Münzdirector Conrad, Schriftführer: Professor Dr. Neesen und Geh. exped. Secretär Unger, Buchführer: Ingenieur Vogel — mit Ausnahme des Herrn Neesen, welcher ausdrücklich gebeten hatte, von seiner Wiederwahl Abstand zu nehmen und an dessen Stelle Herr Dr. Aron trat, wurden wieder gewählt. Den Vortrag des Abends hielt hierauf Herr Geh. Oberregierungsrath Elsasser „über die Elektricitätsausstellung in Paris". Die bezüglichen Mittheilungen waren um so interessanter, als Herr Elsasser bekanntlich seitens des Deutschen Reichs als Ausstellungscommissar für das gesammte Deutschland nach Paris entsendet worden war und sein Urtheil als vollkommen massgebend anzusehen ist. Nach einem Ueberblick über die Entstehungsgeschichte der Ausstellung und einer Schilderung der Arbeiten in dem Industriepalaste bis zum Tage der Eröffnung, entrollte der Redner ein Gesammtbild der fertigen Ausstellung, sowie der Pracht der elektrischen Beleuchtung und warf sodann die Fragen auf: „Was hat die Ausstellung dem Besucher geboten und hat dieselbe den an sie ursprünglich geknüpften Erwartungen entsprochen?" Zur Beantwortung der ersten Frage führte der Vortragende die hervorragendsten Gegenstände der Ausstellung an und gab damit eine sehr fesselnde Schilderung der riesenhaften Fortschritte, welche der Elektrotechnik in den letzten Jahren zu verdanken sind. Er fasste sodann sein Urtheil dahin zusammen, dass bei der ersten internationalen Ausstellung für Elektricität eine ganz ungeahnte Fülle höchst interessanter und bemerkenswerther Gegenstände vorhanden war und dass jeder Besucher, der ein Verständniss für die Sache gehabt habe, die Ausstellung befriedigt verlassen habe. Nicht wie man es bei sonstigen rein industriellen ähnlichen Unternehmungen zu bezeichnen pflegt, zu einem Wettkampfe seien die Theilnehmer an der Ausstellung gekommen, sondern ein Jeder habe das Beste hergegeben, was er besass, damit die Ausstellung ein möglichst vollkommenes Bild der Entwickelung und des gegenwärtigen Standes der Wissenschaft und der Anwendung der Elektricität für das practische Leben darstelle. Recht auffällig sei dabei die ungewöhnlich enge Verbindung der Wissenschaft mit der Praxis auf dem Gebiete der Elektricität hervorgetreten; nur diejenigen Industriellen hätten Hervorragendes geleistet, welche gleichzeitig mit der Wissenschaft innig vertraut geworden wären. Auch die zweite Frage — ob die Ausstellung den ursprünglich an sie geknüpften Erwartungen entsprochen habe? — wurde vom Vortragenden bejaht: Die erhofften Erfolge seien nicht nur erreicht, sondern sogar übertroffen worden, sowohl in Bezug auf die Reichhaltigkeit und Vollständigkeit der zur Anschauung gebrachten Gegenstände, als auch in Bezug auf die durch die Ausstellung bewirkte Anregung zu weiterem Studium und zur ausgedehnteren Anwendung der Elektricität. Auch die Aussteller könnten mit dem Erfolge der Ausstellung durchaus zufrieden sein; ihre Leistungen seien durch zahlreiche Verleihungen von Diplomen und Medaillen anerkannt worden und die Meisten der Aussteller hätten neue, lohnende Geschäftsverbindungen angeknüpft; namentlich aber werde der durch die Ausstellung hervorgerufene persönliche Verkehr der den verschiedenen Ländern angehörigen Gelehrten und der damit verbunden gewesene Gedankenaustausch für die Erforschung der Elektricität und die weitere Entwickelung der Elektrotechnik von der grössten Bedeutung sein.

Nach Beendigung des Vortrages machte Herr Ingenieur Nehrlich eine Mittheilung über Auftreten von Elektricität in einer Berliner Bierbrauerei. Das in der Malzputzmaschine von seinen Keimen befreite Malz wird durch die Reibung in hohem Grade elektrisch und die Elektricität theilt sich beim Herabfallen durch einen Schlot nicht nur dem zu seiner Aufnahme bestimmten, durch den Asphaltfussboden isolirten eisernen Wagen, sondern auch anderen isolirten Theilen des aus Eisen construirten Gebäudes mit, so dass man überall Funken herausziehen kann. In der über den Gegenstand sich entspinnenden Discussion, an welcher ausser dem Redner die Herren Frischen, Dr. Frölich, Professor Neesen, Dr. Brix, Dr. Aron und der Vorsitzende sich betheiligten, theilte der Letztere einen ähnlichen Fall mit, den er vor nunmehr 23 Jahren in Egypten erlebte und dessen Nutzanwendung allgemeine Heiterkeit erregte. Während nämlich Dr. Siemens mit mehreren Ingenieuren die Cheopspyramide bei Kairo erstieg, erhob sich ein heftiger Wüstenwind, der durch die Reibung der aufgewirbelten Sandkörner mit dem trockenen Wüstenboden eine so starke Elektricität erregte, dass auf der Spitze der Pyramide ein lautes elektrisches Sausen hörbar wurde. Dies brachte Dr. Siemens auf den Gedanken, eine Weinflasche, deren Kopf mit Staniol umhüllt war, als Leydener Flasche zu benutzen und es gelang ihm in der That, derselben Funken bis zu einigen Centimetern Länge zu entlocken. Als die anwesenden Araber dies sahen, hielten sie es für Zauberei, die den Pyramiden schaden könnte und suchten die Gesellschaft mit Gewalt von den Pyramiden hinabzuziehen. Dr. Siemens liess den Scheik ruhig an sich herankommen und seine eine Hand ergreifen, während er mit der anderen den Flaschenkopf des Scheiks Nase näherte. Der heftige elektrische Schlag, den der Scheik jetzt erhielt, bewirkte, dass dieser laut schreiend, gefolgt von seinen Genossen, die Stufen der Pyramide hinabsprang und die Experimente nicht weiter störte. Nach einigen weiteren kleinen Mittheilungen des Herrn Nehrlich lenkte Herr Frischen die Aufmerksamkeit der Versammlung auf viele thatsächlich unrichtige und das Publikum irreleitende Zeitungsartikel, betreffend elektrische Beleuchtung, elektrische Eisenbahnen, Eisenbahnsignalwesen u. s. w. und beantragte eine Berichtigung ähnlicher Irrthümer auch künftig vorzunehmen. Vor Schluss der Sitzung nahm Herr Generaldirector Budde Veranlassung, dem Vorsitzenden bei Niederlegung seines zwei Jahre lang geführten Amtes den Dank des Vereins für die wirksame und sorgsame Leitung der Geschäfte auszusprechen, indem er die Anwesenden ersuchte, diesem Danke durch Erheben von den Sitzen Ausdruck zu verleihen.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 6. Februar. (Politische Wochenschau. Betriebsergebnisse der Staatsbahnen. Der Gesetzentwurf betr. die Verwendung der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung. Denkschrift betr. die Preussischen Kanalprojecte. Die Regulirung der Warthe, Unstrut und Saale. Die Eröffnung, militärische und locale Bedeutung der Berliner Stadtbahn. Secundärbahn-Vorconcessionen.)

In voriger Woche hat das Abgeordnetenhaus die erste Lesung des Etats erledigt. Bei der Generaldiscussion des Budgets trat mehr noch als der Herr Finanzminister Bitter der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in den Vordergrund, und das ist auch ganz natürlich und sachgemäss, nachdem der Eisenbahnetat zum weitaus grössten Etat geworden ist und derselbe die Grundlage für unsere gesammte Staatsfinanzwirthschaft abgiebt. In den Commissionsberathungen wird die Frage von Neuem sich darum drehen, ob die Ueberschüsse der Eisenbahnbetriebsverwaltung mehr sind als blosse Producte einer veränderten Buchung. Die Regierung hat im Abgeordnetenhause dargelegt, dass das staatsseitig in Eisenbahnen angelegte Capital sich mit etwa 7½ pCt. verzinse. Die erste Lesung der Eisenbahnverstaatlichungsvorlage im Abgeordnetenhause ist in einer Sitzung am Freitag zu Ende geführt worden; die gewichtigsten Gründe waren bei der ersten Berathung des Etats schon vorweg genommen, und in der That handelte es sich, wie ein Redner bemerkte, um eine schon entschiedene Sache. Für das Centrum gab Herr v. Schorlemer-Alst eine Erklärung ab, die dem Centrum die Möglichkeit offen hält, jeder Zeit zu einem offenen Ja oder Nein abzuschwenken; die Regierung wird jedoch kaum in die Nothwendigkeit versetzt, für die Stimmen des Centrums irgend ein Entgegenkommen auf anderem Gebiete anzubieten, denn für die Vorlage sind so viele nationalliberale Stimmen engagirt, dass der Sieg der Regierung ausser Zweifel steht. In der Opposition befanden sich jetzt allein die beiden spezifisch freihändlerischen Gruppen, Fortschritt und Sezessionisten, allein ihr Auftreten machte nicht den Eindruck siegesfreudiger Ueberzeugung, sondern schien lediglich der Ehre der Fahne zu gelten und hatte somit, mit alleiniger Ausnahme des persönlichen Theils der Richter'schen Rede, einen mehr defensiven Charakter. Die Ausstellungen, wie sie auf sezessionistischer Seite (siehe vorige Nummer) gemacht wurden, werden übrigens nicht einmal von der „Nationalzeitung" getheilt. Sie sagt ausdrücklich, was die politische Seite der Frage, „das Vertrauen oder Misstrauen gegenüber der jetzigen Regierung" betreffe, so lägen thatsächliche Beweise eines Missbrauchs der Eisenbahnmacht nicht vor. Auch gewissen geringschätzigen Aeusserungen

über die bisherigen Leistungen kann das sezessionistische Blatt auf Grund der vorliegenden Berichte über die Ergebnisse nicht zustimmen. Als sicher kann man wohl annehmen, dass die jetzige Vorlage mit noch grösserer Majorität als die frühere zur Annahme gelangen wird. Zunächst ist dieselbe einer Commission von 21 Mitgliedern überwiesen worden. Für die Commissionsberathung trat in der Debatte am Freitag nach dem schon erwähnten Abg. v. Schorlemer auch der Abg. v. Tiedemann ein. Er sprach ausserdem dem Minister die volle Zustimmung seiner Partei zu dem grossen weiteren Schritte auf dem Gebiete des Staatsbahnsystems aus. Hierauf ergriff der Abg. Büchtemann das Wort gegen die Regierungsvorlage, Obgleich die Regierung, im Gegensatz zu ihrer früher geäusserten Absicht, eine Pause in der weiteren Ausdehnung der Verstaatlichung eintreten zu lassen, gerade diese Ausdehnung forcire, so würden doch selbst Gegner des ganzen Systems ihre Zustimmung nicht verweigern, wenn es sich nur um den Erwerb unbedeutenderer Bahnen handelte. Durch das jetzige Vorgehen errege aber die Regierung den Schein, als ob das Staatsbahnsystem das einzig denkbare und unbedingt erforderliche wäre. Redner kritisirte sodann die Verstaatlichung in ihrer politischen Bedeutung und hob besonders die grosse Bedenklichkeit hervor, die eine so enorme Vermehrung der Beamtenzahl hervorrufen müsste. Dann wandte er sich nochmals in eingehendster Weise gegen die Beschränkung der staatsbürgerlichen Rechte der Eisenbahnbeamten durch die vorgesetzten Behörden und empfahl zum Schluss die Vorberathung in der Commission. Der Herr Arbeitsminister schickte zuerst die Erklärung voraus, dass mit der Anhaltischen Bahn Verhandlungen schwebten, deren bisheriger Verlauf einen günstigen Abschluss in Aussicht stellte. Die Erweiterung des Staatsbahnnetzes sei jetzt eine unumgänglich nothwendige; denn bisher mache die Staatsbahnverwaltung den Eindruck eines Pferdes mit drei Beinen. Durch die noch vorhandenen Privatbahnen würde eine einheitliche Regelung des Verkehrs unmöglich gemacht. Der Herr Minister bemühte sich sodann, einzelne gegen die Verwaltung der Staatsbahnen erhobene Bedenken zu zerstreuen. Sehr nachdrücklich warnte er ferner vor Zeitungsnachrichten, die sich auf den Ankauf von Bahnen (darunter die Oberschlesische) beziehen. An allen diesen Nachrichten sei nicht ein Wort wahr, und es sei bereits Veranlassung genommen, die Staatsanwaltschaft auf dieses Treiben aufmerksam zu machen. Der nationalliberale Abg. Dr. Hammacher betonte darauf die Ueberzeugung, dass die Vortheile des Staatsbahnbetriebs die Bedenken dagegen reichlich aufwiegen, machte aber die Genehmigung der Ankäufe von dem Gelingen der Vereinbarung wirklich dauerhafter und dem constitutionellen Bedürfniss genügender Garantien abhängig, während Abg. Dr. Meyer (Breslau) vor dem „Eisenbahnstaat" und dessen Omnipotenz nicht genug warnen konnte und für freie Concurrenz im Eisenbahnwesen plaidirte. Nach einer längeren Rede des Abg. v. Wedell, der für die Verstaatlichung sprach und einer Auseinandersetzung mehr persönlicher Natur zwischen dem Abg. Richter und dem Herrn Arbeitsminister wurde die Vorlage, wie schon bemerkt, an eine Commission verwiesen. — Am Sonnabend erfolgte die erste Lesung der Vorlage über den Bau von Secundärbahnen und die Eisenbahnanleihe, sowie der Berichte über die Bahnverwaltung und das Gesetz über Verwendung der Jahresüberschüsse der Bahnverwaltung, welche an die verstärkte Budgetcommission, und des Gesetzes über den Landeseisenbahnrath und die Bezirkseisenbahnräthe, welche an die Eisenbahncommission verwiesen wurden. Letztgenannter Beschluss wurde ohne Debatte gefasst. Es machte sich nämlich, wie zur Erklärung dieser sehr bemerkten negativen Thatsache hervorzuheben ist, bei allen Fractionen der Wunsch geltend, die kirchenpolitische Debatte nicht schon am Montag, sondern erst am Dienstag zu beginnen. Um alsdann den Montag für Berathungen der Commissionen und Fractionen frei zu behalten, war es erforderlich, die Tagesordnung am Sonnabend völlig zu erledigen. Da bot sich denn das Auskunftsmittel dar, bei den beiden Gesetzentwürfen über die finanziellen und über die wirthschaftlichen Garantien bei der Eisenbahnverstaatlichung von einer Discussion für diesmal ganz abzusehen. Sie waren im vorigen Jahre sowohl im Plenum wie in der Commission ausführlich durchberathen worden. Auch waren bei den bisherigen Verhandlungen schon so viele Streiflichter auf sie geworfen worden, dass neue Gesichtspunkte kaum zum Vorschein kommen konnten. So gingen denn die beiden Vorlagen schweigend in die Commissionen. Da auch die vorgelegten Nachweisungen eine ausführliche Berathung nicht erheischten, blieb als einzige pièce de resistance die Secundärbahnvorlage übrig, um welche sich dann eine ziemlich ausgedehnte Debatte erhob. (Da dieselbe wesentlich locale Einzelheiten betraf, so verzichten wir auf ein Referat über dieselbe.)

Der vom Minister der öffentlichen Arbeiten unterzeichnete Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen im Jahre 1880/81 ist dem Abgeordnetenhause zugegangen. Die dem Staate eigenthümlich gehörigen Eisenbahnen hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1879/80 eine Länge von 6 199,03 km. Durch Hinzutritt der in den Besitz des Staates übergegangenen Eisenbahnen (der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Köln-Mindener, Rheinische, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Homburger Eisenbahn, sowie des bisher dem Hessischen Staate gehörigen Antheils der Main-Weserbahn) und der neu eröffneten Strecken hat sich im Betriebsjahre 1880/81 die Gesammtlänge der Staatseisenbahnen auf 11 392,80 km erhöht. Das Anlagecapital der sämmtlichen für Rechnung des Staates verwalteten Eisenhahnen betrug im April 1881 3 319 354 517 *M.*, von welchen auf die oben erwähnten ehemaligen Privatbahnen, welche durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 verstaatlicht wurden, 1 756 102 250 *M.* entfielen. — Nach dem Berichte hat sich die neue Organisation der Betriebsverwaltung, die Eintheilung der sämmtlichen Staatsbahnen in grosse Directionsbezirke mit Betriebsämtern, welche den Directionen vollständig untergeordnet sind, vollständig bewährt. Es heisst in dem Berichte hierüber u. A.: „Die neue Organisation hat die bisher dem Ressortminister zur Entscheidung und Genehmigung vorbehaltenen Angelegenheiten nach Zahl und Umfang beschränkt, Verwaltungsbefugnisse der Directionen — unter Vergrösserung der Bezirke — sowohl der Centralinstanz wie den nachgeordneten Dienststellen gegenüber erweitert und durch die Einrichtung von Directionsabtheilungen ein schärfere Beaufsichtigung und Controlirung der gesammten Verwaltung ermöglicht." Es wird weiter hervorgehoben, dass die Beseitigung der Collegialverfassung und die Einführung der vollen persönlichen Verantwortlichkeit der Präsidenten und Abtheilungsdirigenten die volle Garantie gewähre für die prompte Erledigung der Geschäfte und eine zuvorkommende, rascheste Berücksichtigung der stetig wechselnden allgemeinen Verkehrsbedürfnisse, dass durch die Verringerung der Behörden eine wesentliche Vereinfachung der Correspondenz, durch Zusammenlegung der getrennten Verwaltungen auf mehreren Bahnhöfen bedeutende Ersparungen durch Verminderung des Personalbestandes und besserer Ausnutzung der Betriebskräfte erzielt seien. Die „Nationalzeitung" widmet dem Bericht folgende zugleich orientirende kritische Besprechung: „Es ist anzuerkennen, dass die sehr in Allgemeinheiten sich bewegende Darstellung der durch die früheren Verstaatlichungen erzielten Vortheile, wie sich in der Motivirung der neuen Verstaatlichungsvorlage findet, durch den soeben erschienenen Bericht näher begründet und durch Thatsachen unterstützt erscheint. Die Beschwerden, welche in der Presse und im Abgeordnetenhause laut geworden, z. B. über unzureichende Wagengestellung in Rheinland und Westfalen im Herbst 1881, werden durch den Bericht nicht widerlegt, sondern bestätigt; es muss aber zugegeben werden, dass es bei einem Verkehrsaufschwung auch früher auf vielen Privatbahnen an solchen Klagen nicht gefehlt hat, und dass die in dem vorliegenden Bericht mitgetheilten Zahlen über die Transportleistungen während des ganzen Jahres, sowie die allgemeinen Anordnungen zur Befriedigung des Transportbedürfnisses die Annahme rechtfertigen, jene Beschwerden beruhten auf ausnahmsweisen Verhältnissen. Die Benutzung des gesammten Wagenparks der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen als eines einheitlichen, welche vielfache Abrechnungen und dadurch bedingte Arbeitsleistungen, sowie unnöthiges Leerfahren überflüssig macht, muss sich als nützlich herausstellen. Die Einrichtung eines Centralwagenbureaus in Magdeburg, das täglich telegraphisch von allen Verwaltungen über den Wagenbedarf unterrichtet wird und für Ausgleichung sorgt, erscheint in der zu Grunde liegenden Idee praktisch; ob sie sich so erweist, muss abgewartet werden. — Betreffs des Personenverkehrs ist dem Berichte zu entnehmen, dass, abgesehen von kleineren Verbesserungen und Erleichterungen, mehrfach durchgehende Züge, welche ihre Einrichtung nur der Concurrenz früherer Privatbahnen verdankten, beseitigt, dagegen neue Züge zur Befriedigung des Localverkehrs vielfach eingelegt worden sind. Es wird nicht zu bestreiten sein, dass die Concurrenz früher in parallel gehenden Express- und Courierzügen einen gewissen „Transportluxus" mit sich brachte, der ohne Schaden für den Verkehr und höhere dadurch früher vernachlässigte Bedürfnisse jetzt befriedigt werden, mit Nutzen für denselben eingeschränkt werden konnte. Wie weit die darauf gerichteten Massregeln im Einzelnen sachgemäss sind, darüber wird man nur auf Grund des Lautwerdens oder Ausbleibens von Beschwerden aus den betheiligten Kreisen urtheilen können. — Aus der Darstellung der Massregeln zur gleichmässigeren Ordnung der Gütertarife gewinnt man den Eindruck, dass eine solche Fortschritte gemacht hat, und zwar unter überwiegenden Ermässigungen der Transportkosten, namentlich für den Localverkehr. Dass eine Ausgleichung von Verschiedenheiten nicht ganz ohne Erhöhungen durchführbar war, mag zugegeben werden; da die Verwaltung aher selbst berichtet, dass sie in manchen Fällen eine Abweichung von der Gleichmässigkeit nothwendig und angemessen erachtete, um Tariferhöhungen zu vermeiden, so wird man den Wunsch betonen dürfen, dass in solchen Fällen die Regel der Gleichmässigkeit möglichst frei gehandhabt werden möge. Ausser einer erheblichen Vereinfachung des gesammten Tarifwesens scheint u. A. namentlich eine den Anforderungen der Billigkeit entsprechende

Abstufung der Expeditionsgebühr, welche neben der Fracht erhoben wird, für den Localverkehr, der früher von manchen Verwaltungen ein wenig stiefmütterlich behandelt wurde, durch die neuen Anordnungen erreicht zu sein."

Von den Einzelheiten sind u. A. einige Mittheilungen über die Benutzung der verschiedenen Wagenclassen in den einzelnen Provinzen von Interesse; sie werfen ein Streiflicht auf die socialen und Wohlstandsverhältnisse. Bei der Rheinischen Eisenbahn wurde die 1. Wagenclasse von 3,3 pCt. der gesammten beförderten Personen benutzt, bei der Eisenbahndirection Berlin nur von 0,3 pCt.

Was die procentuale Benutzung der II. Wagenclasse im Jahre 1880/81 betrifft, so weist auch hier den höchsten Procentsatz die Rheinische Eisenbahn (18,7 pCt.), den niedrigsten die Eisenbahndirection Berlin (7,6 pCt.) auf. Ausser der Rheinischen Eisenbahn bleiben noch die Köln-Mindener Eisenbahndirection und die Eisenbahndirection Frankfurt a. M. mit 15 pCt. über den Gesammtdurchschnittssatz von 13,2 pCt., während die Eisenbahndirection Magdeburg (12,9 pCt.) demselben nahe kommt, die übrigen Directionen aber, die zu Bromberg (mit 9 pCt.), zu Hannover (mit 11,5 pCt.) und die Berlin-Stettiner Eisenbahn (mit 9,5 pCt.) erheblich hinter demselben zurückbleiben.

Die procentualen Einnahmen der III. Wagenclasse entfernen sich im Allgemeinen nicht wesentlich von dem Gesammtdurchschnitt (39,2 pCt.), nur die Eisenbahndirection Bromberg und die Köln-Mindener Eisenbahn bleiben mit 31,4 pCt. bezw. 31,3 pCt. zurück, während die Rheinische Eisenbahn mit 47,5 pCt. die erste Stelle einnimmt.

Die procentuale Benutzung der IV. Wagenclasse war im Jahre 1880/81 bei der Eisenbahndirection Bromberg (50,5 pCt.) am höchsten, bei der Rheinischen Eisenbahn (4,2 pCt.) am niedrigsten. Von den übrigen Verwaltungen kamen die Eisenbahndirection Frankfurt a. M. (29,2 pCt.) und die Eisenbahndirection Magdeburg (31,1 pCt.) dem Durchschnitt, welcher 33,3 pCt betrug, nahe, während die anderen denselben erheblich überstiegen; die Köln-Mindener Eisenbahn mit 40,9 pCt., die Eisenbahndirection Hannover mit 43,6 pCt., die Eisenbahndirection Berlin mit 46,1 pCt. und die Berlin-Stettiner Eisenbahn mit 48,0 pCt.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, welcher, wie oben erwähnt, der Commissionsberathung überwiesen worden, lautet:

§ 1. Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Etatsjahre 1881/82 ab für folgende Zwecke in der nachstehend angegebenen Reihenfolge veranschlagt, bezw. verwendet: 1. Zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld (§ 5); 2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Deficits in der Staatsverwaltung, welches andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste und zwar eines Deficits, welches sich in den Einnahmen und Ausgaben des letzt abgelaufenen Rechnungsjahres, oder welches sich nach dem Voranschlage für das bevorstehende Etatsjahr herausstellen sollte, bis zur Höhe von 2 200 000 *M.*; 3. zur Bildung eines Eisenbahnreservefonds. Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privateisenbahngesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthumsüberlassungsverträgen eingerechnet sind.

§ 2. Der Eisenbahnreservefonds dient zur etwaigen Ergänzung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten auf Höhe des für die Verzinsung der Staatseisenbahncapitalschuld erforderlichen Betrages (§ 1 No. 1). Zu diesem Zwecke ist eintretenden Falls der bei dem Reservefonds zu verausgabende Ergänzungsbetrag im Etat, bezw. in der Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung in Einnahme zu stellen. So weit der Betrag des Reservefonds 1 pCt. der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld übersteigt, ist er alljährlich bis zur Höhe von ½ pCt. der am 1. April 1880 vorhanden gewesenen Staatseisenbahncapitalschuld und ihrer späteren Zuwüchse (§ 5) zur Tilgung zu verwenden. Der alsdann noch verbleibende Betrag des Reservefonds wird ebenfalls zur Tilgung der Staatseisenbahncapitalschuld verwendet, wenn und soweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz eine anderweite Verwendung festgestellt ist. Die disponiblen Bestände des Eisenbahnreservefonds sind in Schuldverschreibungen des Staates oder des Reiches anzulegen.

§ 3. Behufs Tilgung der Staatseisenbahncapitalschuld sollen die verwendbaren Mittel zum Ankaufe eines entsprechenden Betrages von Schulddocumenten verwendet werden.

§ 4. Die Verwaltung des Eisenbahnreservefonds wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter Controle der Staatsschuldencommission übertragen. Die Verwendung oder Herausgabe des Reservefonds kann nur durch den Etat oder durch ein besonderes Gesetz verfügt werden.

§ 5. Zum Zwecke der Verrechnung und Verwendung der Ueberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten wird die am 1. April 1880 vorhanden gewesene Staatseisenbahncapitalschuld auf den Betrag von 1 498 858 100 *M.* festgestellt. Dieselbe vermehrt sich um die Beträge der auf Grund von Eisenbahncrediten seit diesem Zeitpunkte verausgabten Schuldverschreibungen, sowie im Falle des Eigenthumserwerbs von verstaatlichten Eisenbahnen um die Beträge der vom Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritätsanleihesculden derselben, und um die Beträge der für Eisenbahnzwecke durch den Etat oder besondere Gesetze ausserordentlich bewilligten Staatsmittel, sofern nicht bei der Bewilligung etwas anderes bestimmt worden ist. Sie vermindert sich dagegen um die Beträge der in Gemässheit des § 2 stattgehabten Tilgungen, sowie um die in Gemässheit des § 1 getilgten Beträge der auf den Staat selbstschuldnerisch übergegangenen Prioritätsanleiheschulden der verstaatlichten Eisenbahnen.

§ 6. Der für die Verzinsung der am 1. April 1880 vorhandenen Staatseisenbahncapitalschuld erforderliche Betrag wird auf 63 914 324 *M.* festgesetzt. Bei der Bewilligung neuer Geldmittel für Eisenbahnzwecke (§ 5) treten demselben noch die Zinsen der bewilligten Summen und zwar, sofern nicht bei der Bewilligung etwas anderes bestimmt worden, zu 4 pCt. gerechnet hinzu.

§ 7. Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister übertragen. Urkundlich etc.

Eine Denkschrift betreffend die geschäftliche Lage der Preussischen Canalprojecte ist an das Abgeordnetenhaus gelangt. In dem Uebersendungsschreiben wird die Annahme ausgesprochen, dass diese Denkschrift in gleicher Weise, wie solches mit anderen ähnlichen geschehen, den Drucksachen des Hauses einverleibt werde. Die neue Denkschrift trifft da mit der älteren aus dem Jahre 1877, welche sie zu corrigiren und zu vervollständigen bestimmt ist, in wesentlichen Punkten zusammen. Die Denkschrift motivirt eingehend die neue für den Canal von Dortmund nach der Ems und Weser in Aussicht genommene Linie und die Verbindung von Dortmund mit dem Rheingebiet (Ruhrort) und der Weser (bei Vegesack) mit der Elbe (bei Stade) und eröffnet der Westfälischen Kohle die weitgehendste Perspective; nur die Beantwortung der Frage, ob die Westfälische Kohle ihren Weg noch über die Elbe hinaus bis zur Weichsel und darüber hinaus finden werde, wird der Zukunft überlassen. Auf alle Fälle aber werde dieser Canal „dem Schifffahrtsverkehr nicht nur aus dem Westfälischen Kohlenreviere, sondern auch ganz allgemein aus dem Wassergebiete des Rheins nach dem Meere hin die dringend wünschenswerthe volle Unabhängigkeit vom Auslande gewähren." Die Gesammtkosten des Canals in den drei oben genannten Abschnitten (420,7 km) sind vorbehaltlich der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens seitens der Communen, Kreise und Provinzen auf 112 Millionen Mark veranschlagt. Dazu kommen 36 Millionen Mark für den Elbe-Spree-Canal (4 900 000 *M.* würden auf Sachsen fallen), so dass der Gesammtaufwand für die zunächst „geschäftlich" am weitesten geförderten Canalprojecte ca. 150 Millionen Mark beträgt, dessen grösster Theil in 4 bis 5 Jahren — von dem Beginn des Baues an — zur Verwendung gelangen würde. Eine Antwort auf die Frage, wann die Zustimmung des Landtags zur Ausführung dieser Projecte nachgesucht werden solle, findet sich in der Denkschrift nicht. Uebrigens ist mehrfach angesichts dieser 150 Millionen die Frage aufgeworfen worden, ob sich die Verwendung derselben für Eisenbahnbauten nicht weit mehr empfehlen würde.

Ueber die Regulirung der Warthe, der Unstrut und Saale von Artern bis zur Mündung der Saale in die Elbe, sowie der Ems von Greven bis Emden, ist dem Abgeordnetenhause ebenfalls eine Denkschrift übersandt worden. — Betreffs der Regulirung der Warthe heisst es: Es wird noch eine Summe von 840 000 *M.* erforderlich sein, um den Stromlauf auf der Strecke von Posen aufwärts bis Schrimm normalmässig auszubilden. Nach neuen Ermittelungen werden für die vollständige Regulirung der Warthe noch 1 660 000 *M.* erforderlich sein. Alljährlich sollen 350 000 *M.* auf die Fortsetzung der Regulirung der Warthe verwendet werden. — Betreffs der Regulirung der Unstrut und Saale von Artern bis zur Einmündung der Saale in die Elbe heisst es: Die noch zu erfordernden Correctionsarbeiten erfordern 4 Millionen Mark, für die Unstrut 992 000 *M.*, für die Saale 3 008 000 *M.* Bei Halle soll ein Winterhafen angelegt werden. Für die Jahre 1880/82 sind bereits je 200 000 *M.* disponirt, mithin sind noch zu verausgaben 3 600 000 *M.*, sodass, wenn jährlich 400 000 bis 300 000 *M.* bewirkt, innerhalb 9 bis 12 Jahren das Werk zu Ende geführt werden kann. — Betreffs der Regulirung der Ems (von Greven bis Emden) heisst es: Die Kosten der weiteren Regulirung der ersten Abtheilung der Ems von Greven bis Papenburg betragen noch 1 100 000 *M.*; die zweite Abtheilung der Ems ist die zwischen Papenburg und der Ledamündung. Diese Correction der gesammten Ems erfordert vom Jahre 1882 ab noch einen Aufwand von 2 400 000 *M.*, welche sich auf im Durchschnitt sechs Baujahre mit je 400 000 *M.* vertheilen lassen.

Die Eröffnung der Berliner Stadtbahn, welche, wie bereits gemeldet, am 7. Februar für den Localpersonenverkehr erfolgt ist, feiert die „Nat.-Ztg." in einem Leitartikel, aus welchem wir Folgendes hervorheben: „Kein Europäischer Staat und keine Grossstadt der Welt steht in solcher Beziehung zu der Entwickelung der Eisenbahnen, wie dies beim Deutschen Reiche und bei seiner Hauptstadt der Fall ist. Andere Länder haben durch ihr Eisenbahnnetz an wirthschaftlicher Macht, an Reichthum, an innerer Consistenz gewonnen; die Herstellung eines Deutschen Reiches war nur möglich, nachdem das wirthschaftlich und staatlich zerklüftete Land wieder durch die ehernen Bande des Verkehrs verbunden war, nachdem die Gewalt des Dampfrosses die Schranken durchbrochen hatte, in welche der Deutsche particularisirende Hang sie eingezwängt hatte. Die Macht der nationalen Idee, die Staatskunst Preussischer Monarchen und Minister, die Schlagkraft unserer Armee hätte diese gewaltige Staatsveränderung niemals zu Wege bringen können, wenn nicht vorher dies Heer der Eisenbahnarbeiter und ihrer Offiziere den Boden gewonnen hätten zur Aufrichtung eines gemeinsamen Staatswesens. Nie hätte Berlin den Anspruch erheben können, die Hauptstadt dieses Reichs zu werden, wenn nicht zu seinen Gunsten die hier sich centralisirenden Eisenbahnen die Entfernungen nahezu aufgehoben hätten. Hand in Hand mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens ist Berlin aus einer mittleren Residenzstadt zu einer Welt- und Grossstadt emporgewachsen. Man hat in den letzten Kammerverhandlungen von Preussen als einem „Eisenbahnstaat" gesprochen — das Wort enthält eine grosse Wahrheit, wenn man Preussens Entwickelung und seine Machtmittel in das Auge fasst; möge es stets unsere Sorge sein, dass der Charakter des Eisenbahn- und Militärstaates, den uns die Nothwendigkeit der Geschichte auflegt, sich einordnet in eine Gestaltung, welche des Namens eines Kulturstaates würdig bleibt.

Die Stadtbahn, wenn sie, wie dies demnächst geschehen wird, den grossen Durchgangszug von Nordost und Südost nach Norden, Süden und Westen bildet, ist vor Allem von grosser militärischer Wirksamkeit. Durch die Herstellung der Stadtbahn wurde der Offensivkraft des Reiches eine gewaltige Förderung gegeben. Es ist von militärischen Autoritäten behauptet worden, dass die Verbindung, in welche jetzt die hier zusammenlaufenden Bahnen treten, die Mobilisirung und Aufstellung unserer Heere um einen ganzen Tag beschleunigt. Vielleicht dass hierin etwas Uebertreibung liegt; aber in den Augenblicken der Krisis, wo die Stunden, ja die Minuten schwer wiegen in der Schaale der Entscheidung, ist jede Beschleunigung ein kaum berechenbarer Vortheil; wie gross diese für die Truppensendungen jetzt ist gegenüber den seitherigen Einrichtungen, liegt auf der Hand. Ob die wechselvolle Geschichte des Stadtbahnunternehmens zu dem Abschlusse gelangt wäre, den wir heute freudig begrüssen, wenn nicht der Feldmarschall von Moltke sein gewichtiges Wort dafür gesprochen hätte, das darf man als sehr fraglich bezeichnen. Die Aufmerksamkeit der Berliner Bevölkerung ist naturgemäss vor Allem darauf gerichtet, welchen Einfluss das gewaltige Bauwerk, das wir Alle haben langsam entstehen und wachsen sehen, auf die Berliner localen Verhältnisse ausüben wird. Schon jetzt muss die Veränderung frappiren, die sich mit dem Bau der Stadtbahn in Berlin vollzogen hat. Sieht man von einer erhöhten Stelle, dem Kreuzberg, oder dem Rathhausthurm, auf Berlin herab, so kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, dass die Physiognomie von Berlin sich verändert hat. Welch' charakteristisches Städtebild zeigte das mittelalterliche, von Mauern umschlossene Berlin, wie geschlossen war noch das Bild des ummauerten Berlins gegen das der jüngsten Jahre — eines nach allen Seiten uferlos fluthenden Häusermeeres. Jetzt schon nimmt die neu emporgewachsene Stadtbahn die Rolle ein, die bei anderen Städten der Fluss spielt. Die Stadtbahn stellt sich wie der Faden dar, an dem Berlin sich aufreiht; dem was schon rein äusserlich sich darstellt, entsprechen zahlreiche Pläne, die mit der Stadtbahn als der neuen Hauptpulsader von Berlin rechnen, Markthallen, Transportunternehmungen, Strassenanlagen. Die Möglichkeit einer zweckmässigen Disposition für die öffentlichen Zwecken gewidmeten Gebäude ist jetzt in einer früher unerreichbaren Weise gegeben. Ob die Decentralisirung der Bevölkerung der Möglichkeit folgen wird, sich weit nach Aussen anzusiedeln, das bleibt allerdings sehr zweifelhaft. Der Deutsche ist social viel zu sehr von dem Engländer verschieden, seine Ansprüche auf künstlerische und gesellschaftliche Genüsse sind viel zu gross, als dass hier eine Vergleichung möglich wäre; die Centripetalkraft wird bei uns stets der Centrifugalkraft auch bezüglich der Ansiedelung überlegen bleiben."

Dem dem Abgeordnetenhause übersandten Bericht über die Verwendung des Erlöses für verkaufte Berliner Stadtbahnparzellen und über die Verwendung der Entwerthungsentschädigung bezüglich eines im Besitz der genannten Bahn befindlichen Hauses entnehmen wir folgende Daten: Seit Erstattung des letzten Berichts sind zusammen 6 558 ℳ 76 ₰ vereinnahmt worden. Diese Summe ist auf denjenigen Credit, welcher der Staatsregierung durch das Gesetz vom 26. Juni 1878 eröffnet worden ist, zur Verrechnung gelangt. Die auf Grund dieses Gesetzes event. im Wege der Anleihe flüssig zu machende Summe hat sich dadurch von den in dem vorhergehenden Berichte ermittelten 35 697 976 ℳ 30 ₰ auf 35 691 417 ℳ 54 ₰ ermässigt. Auf letztere Summe sind bis jetzt 20 803 389 ℳ 95 ₰ durch Verausgabung von Schuldverschreibungen vierprozentiger konsolidirter Staatsanleihe beschafft und 5 539 770 ℳ 90 ₰ auf Grund der Bestimmung im § 96 der Hinterlegungsordnung vom 14. März 1879 aus den Beständen des Hinterlegungsfonds, sowie des Fonds der aufgelösten Hauptdepositenkasse zu Cassel und der Depositenkasse zu Köln entnommen worden. Der durch das Gesetz vom 26. Juni 1878 eröffnete Credit steht sonach zur Zeit noch auf Höhe von 9 348 256 ℳ 69 ₰ in Kraft.

Secundärbahn-Vorconcessionen sind in voriger Woche zwei publicirt worden. Wie der „Reichs-Anz." meldet, ist dem Baronet Thomas Tancred aus London zu Händen seines Bevollmächtigten, des Ingenieurs Vokelberg in Hannover, die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Celle bis nach Hudemühlen ertheilt worden. Die Concession war von der Englischen Gesellschaft in Wietze, welche das dortige Steinsalzlager ausbeutet und ferner nach Petroleum Bohrungen ausführen lässt, für die Anlage einer Eisenbahn von Celle über Hudemühlen nach Verden beim Minister der öffentlichen Arbeiten nachgesucht. Der ministerielle Bescheid ist demnach nicht nach dem Wunsche und Antrage der Gesellschaft ausgefallen. Der Minister ertheilt die Concession zu den Vorarbeiten der beabsichtigten Eisenbahn unter der Bedingung, dass dieselbe von Hudemühlen ab nicht ihre Richtung auf Verden, sondern über Fallingbostel auf Soltau oder Visselhövede nimmt zum Anschlusse an die Langwedel-Uelzener Bahn an den letztgenannten beiden Orten. Die Englische Gesellschaft erachtet diese Route nicht in ihrem Interesse liegend, weil sie auf die kürzeste, jedenfalls über Verden führende Verbindung mit Bremen bedacht sein muss, namentlich da ihre Salztransporte ausschliesslich über diesen Platz nach Bremerhaven gerichtet werden sollen, von wo ab die Verschiffung nach Canada stattfindet. Laut Vertrag mit der Salinenverwaltung zu Lüneburg, welche in Betreff ihres Salzdebits im Lüneburgischen und theilweise darüber hinaus ein Quasi-Monopol geniesst, darf nämlich die Englische Gesellschaft in Wietze ihre Salzausbeute künftig nicht im Inlande verwerthen, sondern muss das Salz exportiren. Ob unter solchen Umständen der Bau der Bahn ausgeführt zu werden Aussicht hat, lässt sich gegenwärtig noch nicht übersehen.

Dem Comité für die Herstellung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Rathenow über Brandenburg nach Jüterbog ist ferner die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für die Fortsetzung der Linie von Rathenow nach Neustadt a. d. Dosse ertheilt worden.

Niederländische Correspondenz.

Stationseinrichtungen in Amsterdam. Dampftramways.

Zu den bestehenden Stationseinrichtungen, welche die Niederländische Rheineisenbahn zu Amsterdam seit langen Jahren besitzt, nämlich:

1. Bahnhof und Station ausserhalb der früheren Weesperbarrière, an der Amstel, für den Personenverkehr und den inländischen Güterverkehr und
2. Station gegenüber dem Reichsentrepotdock, von dem Muiderthor ab entlang der Nieuwe vaart bis in die Nähe des Kadijk für den ausländischen Güterverkehr,

eröffnete dieselbe im verflossenen Jahre eine Verbindungsbahn mit dem

3. Centralbahnhof auf dem Westerdock, am Y (Ei) gelegen, und damit gleichzeitig auf diesem Bahnhof den Betrieb für ihren Personen-, Packet-(Bestellgüter-) und Eilgüterverkehr.

Neuerdings hat die Niederländische Rheineisenbahngesellschaft für den Güterverkehr ihre Verbindungslinien daselbst weiter ausgedehnt und neue Stationen eröffnet, nämlich:

4. an dem Eisenbahnbassin in den Stads-Rietlanden und
5. an der Westerdocks-Handelskade, welche Station sich von dem Ende des Centralbahnhofes bis zum Blaauwhoofd erstreckt.

Diese Bahnlinien resp. Eröffnungen haben folgenden Zweck:

A. Für den Personenverkehr:

Der Reisende kann für seine Ankunft und für seine Abreise sowohl den Bahnhof an der Amstel als auch den Centralbahnhof ohne Preisunterschied für sein Billet benutzen und der mit einem Retourbillet versehene Reisende kann nach Wunsch auf dem einen Bahnhof den Zug verlassen, um von dem anderen Bahnhofe aus die Rückreise anzutreten. Hierbei ist indessen darauf aufmerksam zu machen, dass diejenigen Reisenden, welche auf dem Centralbahnhofe auszusteigen beabsichtigen und daselbst ihr expedirtes Gepäck in Empfang zu nehmen wünschen, dies bei der Aufgabe des Gepäcks ausdrücklich bemerken müssen. Für den Verkehr mit Haarlem, Zandvoort, Zaandam, Alkmaar, Helder und den zwischenliegenden Stationen bildet der Centralbahnhof die Uebergangsstation.

B. Für den Güterverkehr:

Ohne Unterschied in der Fracht werden nach Wunsch der Interessenten Eilgüter und Frachtgüter zur Beförderung angenommen oder bei Ankunft zur Verfügung gestellt

a) im inländischen Verkehre:

an der Güterstation ausserhalb der früheren Weesperbarrière an der Amstel oder an der Güterstation am Eisenbahnbassin in den Stads-Rietlanden oder auf der Westerdocks-Handelskade, und

b) im ausländischen Verkehre:

an der Güterstation gegenüber dem Reichsentrepotdock, an der Nieuwe vaart in der Nähe des Kadyk, an dem Eisenbahnbassin in den Stads-Rietlanden oder an der Westerdocks-Handelskade.

Ferner können ebenfalls ohne Unterschied in der Fracht Eilgüter, lebende Thiere, Leichen, Fahrzeuge etc., deren Beförderung mit Personenzügen stattfindet, auf einem der beiden Personenbahnhöfe aufgegeben und in Empfang genommen werden.

Das letztere ist gleichzeitig zutreffend für die Beförderung von Packeten (Bestellgüter) und Geld- oder Werthsendungen.

Für die ankommenden Güter und Sendungen ist hierbei erforderlich, dass auf dem Frachtbriefe bezw. auf der Adresse deutlich angegeben werde, wohin dieselben dirigirt werden sollen. Ist eine solche Angabe nicht gemacht, so werden die Güter und Sendungen zu der Station geleitet, welche früher hierfür ausschliesslich benutzt wurde. Wünscht alsdann aber der Adressat die Ueberführung nach einer anderen Station, so ist dafür die tarifmässige Ueberfuhrgebühr besonders zu entrichten. Die Uebernahme bezw. Uebergabe der Güter von bezw. nach Haarlem, Zandvoort, Zaandam, Alkmaar, Helder und den zwischenliegenden Stationen erfolgt auf dem Centralbahnhofe, wenn dieselben mit Personenzügen von dort befördert werden sollen, anderenfalls in den Stads-Rietlanden.

Für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Leichen, Fahrzeugen, Packeten (Bestellgüter), Geld- oder Werthsendungen zwischen dem Centralbahnhofe bezw. den Stads-Rietlanden einerseits und der Westerdocks-Handelskade andererseits kommen, falls die Niederländische Rheinbahn an deren Transport bis Amsterdam nicht theilgenommen hat resp. über Amsterdam hinaus nicht theilnehmen wird, die Localtarife zur Anwendung, welche für eine Entfernung von 6 km berechnet sind.

Zur Veranschaulichung der grossen Vortheile und Bequemlichkeiten, welche aus diesen neuen Anschlusslinien und aus der bedeutenden Erweiterung der Anlagen für das Publikum sowohl im Personen- als im Güterverkehr ohne irgend eine Erhöhung der Fracht oder Vermehrung der Kosten erwachsen, ist auf allen Stationen ein Situationsplan von Amsterdam ausgehängt, woraus das Nähere ersichtlich ist.

Der Betrieb des Dampftramways von Beverwyk bis zu dem Badeort Wyk aan Zee wird von der Holländischen Eisenbahngesellschaft übernommen werden mit Anschluss an ihre Station in Beverwyk. — Die Holländische Eisenbahngesellschaft liefert das Fahrmaterial, übernimmt die Sorge für die weitere Ausdehnung der Bahn und trägt die etwa aus dem Unternehmen erwachsenden Verluste. Der Gewinnsaldo wird zwischen der Betriebsgesellschaft und der Baugesellschaft vertheilt in Gemässheit des von jeder der beiden Gesellschaften eingelegten Capitals.

Am 31. Januar wurde der Dampftramway Wageningen-Ede für den Verkehr eröffnet in Verbindung mit der Niederländischen Rheinbahn, welche den Betrieb übernommen hat.

Der Bau des Gooischen Dampftramways ist bereits von Amsterdam bis Laren und über Blaricum bis Huizen fortgeschritten.

Es haben sich wieder zwei neue Dampftramwaygesellschaften constituirt:

1. Die Dampftramwaygesellschaft Oldambt, welche ihren Sitz in Finsterwolde hat, für den Bau und den Betrieb eines Dampftramways vom Bahnhofe Winschoten durch die Stadt, über Beerta, Finsterwolde, Oostwold, Midwolde und Scheemda. Zum Director wurde Herr Reint Hendrik Gockinga ernannt.

2. Die Dampftramwaygesellschaft Herzogenbusch-Helmond, welche ihren Sitz in Herzogenbusch hat, für den Bau und den Betrieb von Tramways a) von Herzogenbusch nach Vught; b) in Vught und Herzogenbusch; c) von Herzogenbusch über Rosmalen, Berlicum, Heeswyk, Dinther, Veghel, Erp, Gemert, Beek en Donk nach Helmond; d) von anderen Linien, deren Bau nachher von den Actionären beschlossen werden sollte. Director dieser Gesellschaft ist Herr Louis van der Does de Willebois in Herzogenbusch.

Enteignung.

v. O. **Abschätzungsgrundsätze.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Nichtigkeitsbeschwerde rügt eine Verletzung der §§ 15—18 und des § 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, weil nach diesen Bestimmungen bei der Abschätzung lediglich der Zustand des Grundstücks zur Zeit der Enteignung in Betracht komme, damals aber, d. h. im Februar 1875, ein Eisenbahndamm noch gar nicht existirt habe, die Dammaufschüttung vielmehr erst nach der am 25. Januar 1876 erfolgten Uebergabe bewirkt worden sei. Auch sei die geltend gemachte Werthsminderung keine Folge der Enteignung, sondern der erst später auf dem eigenen Grund und Boden der Bahn erfolgten Bahnanlage, für solche aber der Eigenthümer nur nach §§ 26 ff. I 8 u. §§ 10 ff., I 6 A. L.-R. verantwortlich. Der zweite Richter verletze daher die §§ 8, 30 und 31 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 sowie den Rechtsgrundsatz: „Bei der Ermittelung und Feststellung des vollen Werthes des § 8 l. c. kommen nur solche Nachtheile für die dem Grundeigenthümer verbleibenden Flächen in Betracht, welche in einem nothwendigen ursachlichen Zusammenhang mit der Thatsache der Enteignung stehen, dagegen nicht solche Nachtheile, welche in den vom nunmehrigen Eigenthümer auf seinem Grund und Boden hergestellten Anlagen ihren Grund haben und dem Expropriaten auch dann erwachsen sein würden, wenn die Enteignung nicht stattgefunden hätte, sondern die Anlagen auf einem benachbarten Grundstücke gemacht wären. Auch diese Beschwerde erscheint nicht begründet. Es kann dahingestellt bleiben, ob der aufgestellte Rechtsgrundsatz aus § 8 a. a. O. herzuleiten ist; jedenfalls ist der Sachverständige J., auf dessen Gutachten sich der Berufungsrichter stützt, von der auch von der Beklagten nicht bestrittenen Annahme ausgegangen, dass der Eisenbahndamm, welchem der Sachverständige einen den Werth des Restgrundstückes vermindernden Einfluss zuschreibt, auf dem enteigneten Terrain aufgeschüttet ist. Dadurch ist der ursächliche Zusammenhang zwischen der Enteignung und der Werthsverminderung des Restgrundstückes dargethan, da die Aufschüttung des Dammes ohne die vorangegangene Enteignung nicht möglich gewesen wäre. Indem daher der Berufungsrichter die Werthsverminderung als eine Folge der Enteignung angesehen hat, fällt ihm eine rechtsirrthümliche Auffassung des § 8 a. a. O. nicht zur Last, da diese Bestimmung sich nicht darüber verhält, unter welchen Umständen eine Werthsverminderung als eine Folge der Enteignung anzusehen sei. Es ist dies eine thatsächliche Frage, bei deren Entscheidung dem Richter vom Gesetz keine Schranke gezogen ist. Den von der Nichtigkeitsbeschwerde hervorgehobenen Umstand, dass zur Zeit der Enteignung, welche für die Werthschätzung massgebend ist, der beschädigende Eisenbahndamm noch gar nicht aufgeworfen war, hat der Berufungsrichter in Erwägung gezogen, aber angenommen, dass derselbe eine schon damals eingetretene Werthsverminderung nicht ausschliesse, weil die Enteignung zum Zweck des Bahnbaues erfolgt sei und der nachtheilige Erfolg habe vorausgesehen werden können. Dies ist eine der Beurtheilung des Nichtigkeitsrichters nicht unterliegende thatsächliche Erwägung. Dass die Werthsverminderung in gleicher Weise auch dann eingetreten sein würde, wenn dem K. nichts enteignet wäre, hat der Berufungsrichter nicht festgestellt. Es fällt ihm daher auch eine Verletzung des von der Nichtigkeitsbeschwerde formulirten Rechtssatzes nicht zur Last. Richtig ist, dass bei Bemessung der Entschädigung auf Werthserhöhungen des enteigneten Grundstückes, welche erst nach der Verstattung der Eigenthumsentziehung eingetreten sind, nicht gerücksichtigt werden darf. Von einer solchen Werthserhöhung ist aber auch hier keine Rede, sondern von dem höheren Werth, den die enteignete Parzelle vor der Enteignung durch ihre Zugehörigkeit zum Restgrundstück für dessen Besitzer hatte und resp. von der Werthsverminderung, welche das Restgrundstück durch die Enteignung nothwendig erleiden musste. (Erk. d. II. Hülfssen. des Reichsger. vom 5 Novbr. 1881, Nr. 32. 1881.)

Literatur.

Die Befestigungsweise der Gegenwart, und der nächsten Zukunft. Fortificatorische Stahlconstructionen, Festungseisenbahnen, Lastlocomotiven, Gasfabriken und Gaskraftmaschinen im Festungsdienst, von Otto v. Giese. Berlin, Richard Wilhelmi 1881.

Das vorliegende Buch, welches sehr frisch, sachverständig und anregend geschrieben ist, plaidirt auf seinen 91 Seiten fast in allen Theilen für eine durchgehende Anwendung des Stahls und zwar des Bessemer-Stahls zu Zwecken der Vertheidigung von Festungen. Wie bekannt, hat der Stahl in dieser Beziehung schon eine gewisse Verwendung gefunden, indem er von Krupp und Gruson bei der Herstellung von Küstenschutzbatterien verwandt worden ist. Der Verfasser geht aber davon aus, dass es möglich und wünschenswerth ist, dem Stahl noch grössere Verwendungszweige zugänglich zu machen, und schlägt deshalb vor, stählerne Schanzkörbe, stählerne Gitter- und Bombenbalken, Wallreversen und Casematten aus Stahl herzustellen, ebenso die Minenrahmen, Poternen, Aufzüge, Hohltraversen, Wachlokale, Munitionsräume und ähnliche Unterkunftsräume aus Stahl zu construiren. Man kann nicht umhin, dem Verfasser in vielen Beziehungen Recht zu geben, um so mehr, als sich bei Anwendung von Stahl eine bedeutende Verringerung der Substanz und ebenso, was nicht zu unterschätzen ist, eine sehr leichte Verschiebung, Transportirung und etwaige Wiederverwendung des Materials ermöglichen lässt, — Vortheile, welche bei massiven Ausführungen ausgeschlossen sind. Sehr interessant ist Capitel 8, in welchem

Verfasser uns gewissermassen eine zum Angriff fertige Festung als ein grosses Fabriketablissement vorführt, ausgerüstet mit allen Einrichtungen und Erfindungen der modernen Industrie, wie Gasanstalten, Gaskraftmaschinen, Hebebühnen, Gramme'schen Maschinen und electrischen Lampen etc. Unzweifelhaft ist die gesammte Kriegskunst auf dem richtigen Wege, wenn sie sich derartige Erfindungen zu Nutze macht, wie sie Verfasser in seinem Buche uns vorgeführt hat. Wenn der Krieg das Ringen zweier Völker mit einander auf Leben und Tod bedeutet, so wird sicherlich dasjenige Volk am ehesten Aussicht auf den endlichen Sieg haben, welches sich alle Mittel zu Diensten macht, die ihm Wissenschaft und Industrie nur darbieten. Beweise dafür liegen ja auch in der Geschichte so manches der letzten Kriege. So schätzenswerth das vorliegende Buch insofern ist, als es auf diese neuen Gesichtspunkte hinweist, so bietet es uns auch wieder Gelegenheit, uns davon zu überzeugen, dass wir auch in dieser Beziehung bereits an der Spitze der militairischen Ausrüstung stehen, denn einen grossen Theil von dem, was der Verfasser für zweckmässig und unumgänglich hält, ist in unseren Armeen entweder bereits zur Einführung gekommen oder sieht derselben wenigstens demnächst entgegen. F. W.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat im Auftrage des K. K. Handelsministers bereits im Jahre 1874 unter diesem Titel in sechs Blättern eine Karte herausgegeben, welche im Maassstab von 1 : 1 000 000 ausgeführt östlich bis Odessa, westlich bis Coblenz, Strassburg und Alessandria, nördlich bis Leipzig und Lublin und südlich bis Neapel, Salonich und Constantinopel reicht. Von dieser Karte ist kürzlich im Auftrag des Handelsministeriums eine „erneuerte Ausgabe“ (revidirt im Januar 1882) erschienen, in welche seitens der Generalinspection nicht nur alle seither hinzugekommenen Eisenbahnen, sondern auch auf den südöstlichen, das ehemalige Türkische Reich umfassenden Blättern jene Grenzverschiebungen nachgetragen wurden, die im Süden der Save und der Donau zufolge des Berliner Vertrages stattgefunden haben. Die sehr übersichtliche Karte, welche in verschiedenen Farben das hydrographische Netz und die Gebirgszüge wiedergiebt, bringt insbesondere das Eisenbahnnetz der Oesterreichisch - Ungarischen Monarchie mit Unterscheidung der doppel- und eingeleisigen, in Bau begriffenen und projectirten Linien zur klaren Anschauung. Auf dem uns vorliegenden Exemplar sind auch die Bahngebiete der verschiedenen Bahnunternehmungen durch verschiedene Farben ersichtlich gemacht und treten die Staatsbahnlinien dabei ganz besonders hervor, indem die Oesterreichischen mit Goldfarbe, die Ungarischen mit Silberfarbe angelegt sind. Der grosse practische Werth der Karte ergiebt sich schon daraus, dass die Angaben auf derselben als auf officiellen Notizen basirend vollkommen zuverlässig erscheinen. Die Karte kann wie bisher durch die Kunsthandlung Artaria & Comp., Wien, Kohlmarkt No. 9, a, b Blatt colorirt, um den Preis von 5 fl. 50 kr. (nicht colorirte Exemplare 3 fl. 50 kr.) bezogen werden.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen der Gegenwart und Zukunft. Verlag von Artaria & Comp., Wien, Kohlmarkt 9, 1882. Preis 75 kr.

Die zahlreichen Anknüpfungspunkte, welche das Deutsche und Oesterreichische Eisenbahnnetz verbinden, die vielfachen industriellen Beziehungen beider Länder, endlich zur Sommerszeit der Besuch der Gebirgsgegenden und Bäder Oesterreich-Ungarns lassen eine gute Uebersichtskarte der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen auch für die Bewohner des Deutschen Reichs als ein fühlbares Bedürfniss erscheinen. Als eine Karte, welche sich durch Vollständigkeit und Correctheit auszeichnet, können wir dem Deutschen Publikum die vorliegende Karte empfehlen sowohl zu Reisezwecken, als auch zur Uebersicht der im Betrieb und Bau befindlichen sowie der concessionirten und projectirten Eisenbahnen. Auch auf dieser Karte sind (wie auf der kürzlich angekündigten von Prochaska) die Bahngebiete durch verschiedene Farben auseinandergehalten. Die soeben erschienene neue Auflage pro 1882 ist insbesondere durch Nachträge der neu entstandenen Localbahnen vervollständigt.

Gehörstörungen des Locomotivpersonals und deren Einfluss auf die Betriebssicherheit.

Durch den in No. 4 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen cr. enthaltenen Artikel über vorstehend erwähntes Thema hat sich der Chefarzt der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn, Herr Dr. Friedr. Gauster, veranlasst gesehen, uns über seine Beobachtungen betreffend das häufige Vorkommen der Schwerhörigkeit bei dem Bahnbewachungspersonal der genannten Bahn folgende Mittheilung zu machen.

„Bei den Strecken- und Weichenwächtern der Kronprinz Rudolfbahn fand ich mehr oder minder bedeutende, erst während der Dienstzeit erworbene Schwerhörigkeit viel öfter, als bei irgend einer anderen Kategorie von Bediensteten. Als Ursache der Gehörstörung constatirte ich fast ausnahmslos jene Form von chronischer Mittelohrentzündung, welche man gewöhnlich als plastische oder hypertrophirende bezeichnet, die nach der Ueberzeugung aller Ohrenärzte den häufig auftretenden Rachencatarrhen ihren Ursprung verdankt, und durch die secundär sich entwickelnde Affection des Labyrinthes dem Hörvermögen so sehr gefährlich wird. Der Grund, warum Nasen- und Rachencatarrhe gerade bei dem Maschinen- und Bahnbewachungspersonal am häufigsten zu den erwähnten Veränderungen in dem Gehörorgane führen, ist wohl darin zu suchen, dass gerade diese Bediensteten vermöge ihres Berufes fortwährend jenen Schädlichkeiten Preis gegeben sind, welche Catarrhe erzeugen und erhalten, weshalb ein einmal entstandener Catarrh bei ihnen Monate und oft Jahre lang nicht mehr zur Heilung gelangen kann, während welcher Zeit die, auch auf die Schleimhaut des Mittelohres übergegangene catarrhalische Entzündung jene hochgradige Schwellung und Verdickung der Tuben- und Trommelhöhlenschleimhaut erzeugt, welche hinterher zur Schrumpfung und Verdichtung derselben und dadurch zur Beschränkung der Beweglichkeit der Gehörknöchelchen und des Trommelfelles führt.

Bezüglich des Einflusses der Schwerhörigkeit auf die Betriebssicherheit, halte ich diese Störung bei dem Bahnbewachungspersonal für viel wichtiger, als bei dem Maschinenpersonal. Während letzteres fast ausschliesslich die optischen Signale zu beachten hat, muss sich der Strecken- und Weichenwächter viel mehr nach den acustischen Signalen richten. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Betriebssicherheit dadurch leiden muss, wenn ein Bahnwächter das normale Glockensignal oder ein Nothsignal nicht hört, was selbst bei mässiger Schwerhörigkeit möglich ist, wenn sich der Wächter eben entfernt vom Wächterhause auf der Strecke befindet, oder wenn ein Weichenwächter über die Richtung und Entfernung, aus welcher der Schall der acustischen Signale kommt, keine richtige Orientirung hat, was namentlich dann stets der Fall ist, wenn die Schwerhörigkeit auf einem Ohre bedeutender ist, als am anderen.

Es wäre daher im Interesse der Betriebssicherheit angezeigt, dass bei allen Bahnen auch das Bahnbewachungspersonal von Zeit zu Zeit auf den Zustand des Hörorganes geprüft werde, so wie es rücksichtlich des Farbenunterscheidungsvermögens bei den meisten Bahnen bereits geschieht.“

Miscellen.

Der Kohlenverbrauch der Stadt London.

Im vergangenen Jahre wurden nach offiziellen Quellen auf den verschiedenen Verkehrswegen die grösste Zahl Kohlen nach der Stadt London gebracht, welche bisher überhaupt in London verbraucht worden ist. Zur See wurden nicht weniger als 3 809 456 Tonnen und auf den Schienenwegen 6 754 492 Tonnen nach der Stadt gebracht, so dass abzüglich derjenigen Mengen, welche London passirten, um weiter transportirt zu werden, nämlich 2 717 940 Tonnen, der Verbrauch der Stadt London an Kohlen etwa 8 Millionen Tonnen betrug. Was die Eisenbahnen betrifft, so fällt die grösste Quantität auf die Midland Eisenbahn, welche mehr als 2 200 000 Tonnen nach London brachte, während der Zahl nach dieser Eisenbahn alsdann die London und North-Western, die Great North und Great Western folgen. Von den Seehäfen ist der hervorragendste Verschiffungsplatz für Kohlen noch immer New-Castle, welches 2 Millionen Tonnen sandte; alsdann folgen Sounderland, Hartlepol und Shaw. So gross dieser gegenwärtige Verbrauch an Kohlen ist, so wird doch aller Wahrscheinlichkeit nach derselbe noch in Zukunft bedeutend steigen, da man im Begriff ist, die Transportpreise bedeutend herabzusetzen, und ausserdem sich bemüht, einen Theil des Zwischenhandels zu umgehen. Jedenfalls liegt in dieser günstigen Conjunctur im Kohlenverbrauch das sicherste Zeichen des Wiederaufschwunges der Industrie, da der zunehmende Kohlenverbrauch doch so gut wie ausschliesslich auf Rechnung der industriellen Etablissements zu setzen ist. Man wird annehmen müssen, dass dies auch seine Rückwirkung auf den Continent haben wird.

Dampfheizungen in Städten. Von der „Society of Arts“ wurde jüngsthin eine Beschreibung des Holly'schen Systems, Ortschaften mit Dampf zu beheizen, gegeben. Bisher hat sich dasselbe in England aber nicht eingebürgert, während es in Amerika schon in einigen 30 Städten angewendet ist und jetzt in grösserem Massstabe in Newyork eingeführt wird. Daselbst sollen 64 Dampfkessel von 15 000 Pferdekräften zusammen in einem grossen Centralkesselhause angebracht sein. Nachdem der Dampf getrocknet, wird er durch Röhren grösseren Durchmessers, welche mit Asbest und Holz verkleidet sind, in die Häuser geleitet, das condensirte Wasser aber läuft in das Kesselhaus zurück.

Das Project einer Weltausstellung in Berlin ist nach den Erklärungen, die Herr Staatssecretär v. Bötticher aus Veranlassung einer Eingabe des Deutschen Handelstages im Reichstage abgegeben hat, für längere Zeit als vertagt anzusehen, da man der für Rom geplanten Weltausstellung die Priorität lassen will.

Andererseits darf man aus der Mittheilung über die Verhandlungen, in welche man mit den Regierungen anderer Nationen, bezüglich einer Regelung der Reihenfolge der Weltausstellungen eingetreten ist, den Schluss ziehen, dass die Regierung des Deutschen Reichs nicht daran denkt, der Verpflichtung sich zu entziehen, dereinst auch ihrerseits ein derartiges Unternehmen ins Werk zu setzen.

Fallissements in England. Interessante Tabellen wurden soeben über im vergangenen Jahre in England und Wales vorgefallene Bankerotte veröffentlicht. Seit 1879, wo 15 732 Fallissements vorkamen, haben dieselben bedeutend abgenommen. 1881 waren es nur 11 632. Eine ähnliche Abnahme ist in Schottland und Irland zu verzeichnen. Wäre es nicht die stark vergrösserte Anzahl von Zahlungseinstellungen unter den Farmern, so wäre diese Zahl noch günstiger. Im Jahre 1877 betrugen letztere Bankerotte nur 461 im ganzen Königreiche, während sie im Jahre 1881 auf 1 014 sich beliefen. Diese Zahlen beweisen sehr schlagend, dass sich der Ackerbau in England wirklich in schlechter Lage befindet.

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin für das Jahr 1881.

No.	Benennung der Eisenbahnen etc.	Steinkohlen und Coaks						Braunkohlen		
		Englische	Ruhr-	Zwickauer	Ober-Schlesische	Nieder-Schlesische	in Summa	Böhmische	Preussische	in Summa
		in Tonnen								
	I. Empfang.									
1	Königlich Niederschlesisch-Märkische	10	1 680	550	506 485	96 365	605 090	3 873	3 519	7 392
2	" Ostbahn	—	490	70	6 656	31	7 247	103	3 777	3 880
3	Berlin-Görlitzer	—	420	4 005	112 738	20 876	138 039	53 259	95 185	148 444
4	" -Anhalter	—	320	15 876	23 852	135	40 183	113 272	86 924	200 196
5	" -Blankenheimer	—	471	80	150	517	1 218	347	4 842	5 189
6	" -Dresdener	—	351	1 588	15 276	2 463	19 678	79 782	2 031	81 813
7	" -Potsdamer	—	50 767	240	11 521	154	62 682	5 389	2 230	7 619
8	" -Lehrter	90	35 396	951	6 422	393	43 252	2 446	1 655	4 101
9	" -Hamburger	70	4 611	60	29 682	14 191	48 614	7 575	2 302	9 877
10	" -Stettiner	100	2 290	150	23 855	4 586	30 981	12 522	2 540	15 062
11	Berliner Nordbahn	10	590	992	22 877	2 616	27 085	7 236	5 518	12 754
12	Wasserstrassen	74 825	26 019	—	543	—	101 387	3 924	9 698	13 622
	Summa Empfang	75 105	123 405	24 562	760 057	142 327	1 125 456	289 728	220 221	509 949
	II. Versand.									
1	Königlich Niederschlesisch-Märkische	—	—	—	3 881	1 561	5 442	1 885	90	1 975
2	" Ostbahn	—	210	20	1 792	259	2 281	977	50	1 027
3	Berlin-Görlitzer	5	245	930	145	20	1 345	8 776	4 149	12 925
4	" -Anhalter	—	—	480	1 677	70	2 227	15 219	12 741	27 960
5	" -Blankenheimer	—	471	30	143	3 219	3 863	111	4 500	4 611
6	" -Dresdener	—	—	902	636	22	1 560	23 923	90	24 013
7	" -Potsdamer	—	12 558	110	19 677	335	32 680	13 200	2 040	15 240
8	" -Lehrter	—	16 302	10	6 314	1 250	23 876	3 303	97	3 400
9	" -Hamburger	70	1 880	40	12 781	224	14 995	6 932	1 306	8 238
10	" -Stettiner	40	1 050	70	20	37	1 217	22 293	860	23 153
11	Berliner Nordbahn	10	230	50	8 298	2 384	10 972	9 052	2 021	11 073
12	Wasserstrassen	2 833	291	—	2 173	847	6 144	450	105	555
	Summa Versand	2 958	33 237	2 642	57 537	10 228	106 602	106 121	28 049	134 170
	Bleiben im Jahre 1881 in Berlin	72 147	90 168	21 920	702 520	132 099	1 018 854	183 607	192 172	375 779
	Im Jahre 1880 blieben in Berlin	109 880	82 327	14 290	707 457	136 183	1 050 137	153 975	153 833	307 808
	Mithin im Jahre 1881 gegen das Jahr 1880	— 37 773	+ 7 841	+ 7 630	— 4 937	— 4 084	— 31 283	+ 29 632	+ 38 339	+ 67 971

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass die in dem vom 15. Februar 1882 ab gültigen V. Nachtrage zum Gütertarife für den Rechtsrheinisch-Bayerischen Verkehr sub II enthaltenen anderweiten Lieferzeiten für Eil- und Frachtgüter am 20. März d. J. ausser Kraft treten. Von diesem Tage ab kommen wieder die im Deutschen Eisenbahngütertarif (Theil I) vorgesehenen reglementsmässigen Lieferfristen zur Berechnung. Köln, den 2. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (287)

Vom 15. März d. J. ab kommt im Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Kohlenverkehr — Ausnahmetarif vom 1. Januar d. J. — für den Transport von Steinkohlen etc. von Courl nach Wiesbaden Station der Hessischen Ludwigsbahn via Deutzerfeld-Troisdorf-Niederlahnstein-Limburg ein Frachtsatz von 0,81 ℳ — statt 0,78 ℳ — pro 100 kg zur Anwendung. Köln, den 1. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (288)

Hessische Ludwigsbahn. Zu dem vom 1. November v. Js. ab gültigen Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif ist unterm Heutigen der erste Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe kann bei unseren sämmtlichen Expeditionen sowie unserem Tarifbüreau dahier eingesehen, von letzterem auch zum Preise von 15 ₰ bezogen werden. Mainz, den 1. Februar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (289)

Hessische Ludwigsbahn. Unter Aufhebung des Uebernahmetarifs für den Güterverkehr zwischen Mannheim H. L. B. einerseits und Bayerischen Stationen andererseits vom 1. October v. Js. ist am 1. d. Mts. für die Beförderung von Gütern, welche von Holländischen Seehafenstationen oder von Antwerpen zu Schiff in Mannheim eintreffen und nach Bayerischen Stationen oder auch in umgekehrter Richtung transportirt werden, ein neuer Transittarif in Kraft getreten, welcher zu 15 ₰ pro Exemplar bei unserem Tarifbüreau bezogen werden kann. Mainz, den 2. Februar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (290)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. Februar l. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn und der diesseitigen Station Reichenberg andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 31. Januar 1882. Die Direction. (291)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. Februar l. J. tritt der Nachtrag VI zum Schlesisch-Rheinischen Verbandstarif in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 31. Januar 1882. Die Direction. (292)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Die im Tarife vom 1. December 1877 z. Zt. noch giltigen Sätze für den Verkehr zwischen den Stationen Diepholz, Hemelingen, Lemförde und Rheine des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) einer- und den Thüringischen Strecken Leinefelde-Langensalza, Naumburg-Halle, Corbetha-Leipzig, Leipzig-Zeitz-Gera-Pössneck, Weissenfels-Gera, der Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut-, Saal- und Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn andererseits werden mit dem 1. März cr., aus dem rubricirten Verbande eliminirt und auf den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband übertragen. Erfurt, den 22. Januar 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (293)

Nachdem für den Verkehr zwischen Niederschlesisch-Märkischen und Berlin-Stettiner Stationen

durch den am 1. September 1881 herausgegebenen Local-Vieh- etc. Tarif neue Sätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft getreten sind, wird der bisherige bezügliche Tarif vom 1. März 1880 aufgehoben.

Soweit jedoch in letzterem niedrigere Sätze enthalten sind, kommen dieselben noch bis zum 20. März cr. zur Anwendung. Berlin, den 2. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (294)

Am 1. März d. J tritt ein Seehafen-Ausnahme-Tarif für den Verkehr zwischen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde einerseits und Regensburg transito und Passau transito andererseits für Güter, welche den Zollverein transitiren, in Kraft.

Der Tarif ist auf den genannten Stationen käuflich zu haben. Hannover, den 1. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (295)

Am 1. Februar cr. tritt unter Aufhebung des Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks vom 10. September 1880 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, welcher durch unsere Güter-Expeditionen zu erlangen ist. Dresden, am 18. Januar 1882. Königl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (296)

Die Zusatzbestimmung zu B. 4 d. ff. des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird dahin abgeändert, dass statt 40 künftig 50 Ferkel oder sonstige kleine Thiere als Norm für eine halbe Wagenladung gelten.

Diese Bestimmung tritt vom 1. März d. Js. ab in Kraft und gilt sowohl im Localverkehr als im Verkehr mit sämmtlichen dem Tarif-Verbande angehörenden Verwaltungen. Frankfurt a. M., den 2. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (297)

Für Roheisen-Transporte ab Nievern nach Augustfehn, Station der Oldenburgischen Staatsbahn, sind mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. ab folgende Frachtsätze zur Einführung gekommen:

Entfernung . . . 415 km
Specialtarif A². . . 2,20 ℳ pro 100 kg
„ III. . . 1,03 „ „ „ „

Hannover, den 1. Februar 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (298)

Am 15. d. M. tritt zu dem vom 10. September 1881 ab gültigen Ausnahme-Tarife für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft der Nachtrag II in Kraft, enthaltend:

Aenderungen bezw. Ergänzungen der Transport-Bestimmungen und ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld.

Derselbe ist bei den Güter-Expeditionen der Verbandsstationen zum Preise von 5 ₰ käuflich zu haben. Köln, 2. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (299)

Am 15. Februar cr. treten im **Rheinisch-Niederdeutschen Verbande** Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg bezw. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Fehrbellin und Neu-Ruppin der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, 3. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (300)

Buschtěhrader Eisenbahn. Am 20. d. M. tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer, Prag-Duxer und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, dann der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Nordbahn und der Bahn Malines-Terneuzen andererseits in Wirksamkeit.

Mit gleichem Tage wird der bezügliche Ausnahmetarif vom 1. Februar 1881 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. Die Generaldirection der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. (301)

Vom 20. März d. Js. ab sind die Sätze für den Verkehr zwischen Labes und Dresden im Staatsbahnverbande zwischen den Directionsbezirken Bromberg und Berlin nach einer Entfernung von 415 km und nicht von 315 km zu berechnen. Bromberg, den 1. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (302 J)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit 15. Februar l. Js. gelangt ein Nachtrag I zu dem vom 10. December 1881 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern in den Relationen Sissek-Fiume S. B. und Sissek-Triest (auch vice versa) via Steinbrück-St. Peter zur Einführung.

Derselbe betrifft theilweise Ermässigung der Frachtsätze des Haupttarifes und Einführung von Frachtsätzen für Holztransporte, unter Einbeziehung der Stationen Gorica, Lekenik und Agram für diesen Artikel in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages können im Wege der Stationen oder bei unserer commerciellen Abtheilung bezogen werden. Wien, am 28. Januar 1882. Die General-Direction. (303)

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. Mit dem 1. März cr. wird die Station Czegléd der Ungarischen Staatsbahn in den Verbandtarif einbezogen. Der Frachtsatz bis zum Schnittpunkte beträgt 1,49 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 2. Februar 1882. Im Auftrage der Verbandverwaltungen, Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (304)

Die im Nachtrag II zu dem gemeinschaftlichen Tarife zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits vom 1. Januar 1878 enthaltenen Frachtsätze der Relation Olmütz-Leipzig finden vom 1. April d. J. ab auf den Verkehr zwischen Station Olmütz M. S. C. B. und Leipzig S. St. B. nicht mehr Anwendung. Breslau, den 4. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (305)

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 19, enthaltend: „abgeänderte bezw. neue Tarifsätze“ erschienen.

Derselbe kann von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 1. Februar 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (306)

Kön. Ung. Staats-Eisenbahnen. Ungarischer Eisenbahn-Verband. Am 1. März l. J. treten die Hefte III, IV und V des Ungarischen Verbandtarifes in Wirksamkeit.

Heft III enthält directe Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Alföld-Fiumaner, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser Bahn und der Dalya-Broder Linie untereinander; Heft IV enthält directe Frachtsätze zwischen Stationen der Kön. Ung. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Ersten Siebenbürger, Arad-Körösthaler, und Arad-Temesvarer Bahn andererseits; Heft V enthält directe Frachtsätze zwischen Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft einerseits und Stationen der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits.

Diese Tarifhefte enthalten ausser dem allgemeinen Classengutverkehr, Ausnahmetarife für verschiedene Artikel.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Budapest, am 1. Februar 1882. Die Direction. (307)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 15 Februar cr. gelangt zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenreviers nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal vom 15./2. 82 ein Nachtrag I zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für Station Olbersdorf enthält.

Durch denselben wird ferner der Tarif ab Neurode etc. vom 15./10. 79 (bisher noch gültig nach Jägerndorf M. S. C. B. und für Sendungen nach Stationen südlich hiervon mit Frachtbriefvorschrift via Ziegenhals) mit dem 1. April cr. vollständig aufgehoben. Berlin, den 4. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (308)

Am 1. d. Mts. sind für den Transport von Steinkohlen etc. von Zeche Massen nach mehreren Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a/M., sowie von mehreren Stationen und Zechen des Ruhrkohlenreviers nach Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen des genannten Bezirks — Tarif vom 20. October v. J. — ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, worüber das Nähere bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren ist. Köln, 4. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (309)

Vom 10. d. Mts. ab werden die Frachtsätze für Steinkohlen-Transporte von Bommern, Dortmund K. r., Dortmunderfeld, Löttringhausen und Marten B. M. nach Frankfurt a/M. Ostbahnhof im Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Kohlenverkehr vom 1. Januar d. J. um 0,01 ℳ pro 100 kg ermässigt. Köln, 4. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (310)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin zufolge wird am 7. Februar cr. die 14,24 km lange Berliner Stadteisenbahn mit den Stationen Schlesischer Bahnhof, Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Börse, Friedrichstrasse, Lehrter Bahnhof, Bellevue, Zoologischer Garten, Charlottenburg und Westend für den Local-Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 3. Februar 1882.
Die geschäftsführende Direction.

3. General-Versammlungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die in diesem Jahre abzuhaltende Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird zufolge Beschlusses der Commission für technische und Betriebs-Angelegenheiten am 19. Mai cr. (und die folgenden Tage) in Graz stattfinden.

Als einziger Gegenstand ist auf die Tagesordnung die Revision des von der technischen Commission ausgearbeiteten Entwurfs der neuen technischen Vereinbarungen gesetzt worden.

4. Submissionen.

Eisenbahndirectionsbezirk Berlin. Die im Bezirke des unterzeichneten Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes lagernden für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren alten Oberbau- und Baumaterialien als: Schienen, Herzstücke, Schmelzeisen, Schmiedeeisen, Gusseisen, Asphalt und diverse andere Materialien sollen im Wege der Licitation verkauft werden.

Versiegelte Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf den Ankauf alter Materialien“ bis zum 15. Februar 1882 an das unterzeichnete Betriebsamt einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Materialien sind auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 25 Pf. von dem Büreauvorsteher Kersten in Stettin, Karlstrasse No. 1 zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers, im Büreau des Berliner Baumarktes und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 9. Januar 1882. Königliches Eisenbahnbetriebsamt Berlin-Stettin. (24 J)

Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover, Secundärbahn Coelbe-Laasphe. Submission auf Lieferung von 268 m glasirte Thon- bzw. Cement-Röhren von 0,3 m bis 0,5 m Weite.

Termin: Dienstag, 14. Februar 1882, Vormittags 11 Uhr,
im Baubureau zu Marburg.

Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Thon- bezw. Cement-Röhren“ sind dem Unterzeichneten einzureichen, von welchem auch die Bedingungen gegen Einsendung von 1 *M.* zu beziehen sind. Marburg, den 3. Februar 1882. Der Abtheilungs-Baumeister. Steinvorth. (46 J)

Königl. Württb. Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung eines grösseren Quantums von Radreifen von Flussstahl, sowie von Wagenachsen und Rädern.

Die Verzeichnisse und die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariat bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission für Radreifen, Achsen und Räder“ versehen bis spätestens
den 22. Februar d. J. Mittags 12 Uhr bei uns einzureichen. Stuttgart, den 1. Februar 1882. K. Generaldirection der Staatseisenbahnen, Rechnungs-Abtheilung. Wrede. (45)

K. K. Betriebs-Verwaltung der Kronprinz-Rudolf-Bahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes, d. i. vom 1. März 1882 bis inclusive 28. Februar 1883 von beiläufig:

3 200 kg Hanf,
8 500 „ Jutespinnfäden,
19 000 „ Putzhadern und
300 „ weissleinene Politurhadern

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte für Hanf, Jutespinnfäden, Putz- und Politurhadern“ versehene Offerten bis längstens 16. Februar 1882 um 12 Uhr Mittag im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebs-Verwaltung in Wien I Renngasse 5 angenommen, und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 % des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung bei der Haupt-Cassa hierselbst zu erlegen.

Das allgemeine und spezielle Bedingnissheft liegen bei der Haupt-Cassa der K. K. Betriebs-Verwaltung zur Einsicht und Behebung auf, und werden gegen Vergütung der Selbstkosten verabfolgt.

Der Offerte ist das unterfertigte Bedingnissheft beizuschliessen, und ist der Preisanbot franco einer Kronprinz Rudolf-Bahnstation zu stellen.

Die Erledigung der Offerten erfolgt innerhalb 30 Tagen nach dem Einreichungs-Schlusstermine, wobei sich die K. K. Betriebs-Verwaltung die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerten vorbehält und wird jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im Februar 1882. Der K. K. Betriebs-Verwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (44)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von 750 Tonnen eisernen Querschwellen mit 15 Tonnen Klemmplatten (Bedingungsheft No. 246), 50 Zungenvorrichtungen (Bedingungsheft No. 247) und 92 Gussstahl-Herz- und Kreuzungsstücke (Bedingungsheft No. 248) soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte mit Zeichnungen sind gegen portofreie Einreichung von Gulden 1,50 vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieur (O. Z. Achterburgwal by de Hoogstraat 171) zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens
13. Februar 1882, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local Krasnapolsky, Warmoesstraat, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Amsterdam, 1. Februar 1882. Die Betriebsdirection. (42)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 12. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinheerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Februar 1882.

Dieser Nummer liegt No. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt: Die Kriegführung und die Eisenbahnen. — Aus den Denkschriften, betr. die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (Fortsetzung resp. Schluss.) — Wagenbestellungskarten. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Personal-Nachrichten. — Blocksystem und elektrische Glocken in Frankreich. — Ausbau des Wasserstrassennetzes Mitteleuropas. — Deutsche Betriebsergebnisse pro December 1881. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Generalversammlungen. 3. Ausloosungen. 4. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Kriegführung und die Eisenbahnen.

Bereits im Jahre 1868 hatten wir Gelegenheit, uns mit diesem Thema zu beschäftigen, als wir ein damals (anonym) erschienenes Werk des Königl. Preuss. Hauptmanns und Compagniechefs H. L. W. zur Besprechung brachten. Dieses Buch ist inzwischen in zweiter Auflage erschienen unter dem Titel:

Die Kriegführung unter Benutzung der Eisenbahnen und der Kampf um Eisenbahnen von H. L. W. II. Auflage. Nach den Erfahrungen der neuesten Kriege vollständig neu bearbeitet von einem Deutschen Stabsofficier. — Leipzig, F. A. Brockhaus, 1882.

Es ist erklärlich, dass sich das Buch an der Hand der vielfachen Erfahrungen, welche in militärischer Beziehung während des letzten Jahrzehnts gemacht worden sind, wesentlich seinem Inhalte nach vergrössert hat. Die Eintheilung des Buches ist im Allgemeinen dieselbe geblieben, wie in der ersten Auflage.

Besonders stark ist die erste Abtheilung, welche die Entwickelung des Eisenbahntransportwesens, die Dienstbarmachung der Eisenbahnen zu Zwecken der Kriegführung etc. behandelt, gewachsen, da sie eine ausführliche Geschichte der Kriege der letzten Jahre, soweit sie auf das Eisenbahntransportwesen Bezüge fanden, aufgenommen hat. Höchst interessant ist hierin namentlich dasjenige Capitel, in welchem der Verfasser eine geschichtliche Uebersicht über die Entwicklung des Eisenbahntransportwesens zu Kriegszwecken giebt. Er beginnt mit den 1850er Jahren, wo zuerst grosse Truppen-Transporte auf den Europäischen Eisenbahnen ausgeführt wurden, nämlich mit der Beförderung der Truppen im ersten Schleswig-Holsteinschen Feldzuge in den Jahren 1849 und 1851. Er geht alsdann auf die Truppentransporte über, welche von Wien und Ungarn aus gegen die nördliche Grenze der Oesterreichischen Monarchie über Brünn und Ollmütz stattfanden, und kommt sodann auf ähnliche Truppenbewegungen des Jahres 1859, wie sie damals wiederum in Oesterreich nothwendig wurden, zu sprechen. Bei all' diesen Ereignissen zeigten sich noch grosse Mängel an der so sehr nöthigen Beweglichkeit des Eisenbahnmaterials und ebenso in der Art und Weise der Truppenverschiffung, so dass bis dahin nicht der geringste Gewinn zu Gunsten der Eisenbahnen gegenüber der bisherigen Fortbewegung auf Märschen zu constatiren war. Späterhin jedoch ändert sich die Sache ganz bedeutend und die Geschichte der späteren Kriege, wie sie uns aus dem erwähnten Capitel des Buches entgegentritt, schildert uns immer umfangreichere und effectvollere Truppen-Locationen mit Hilfe mächtiger Eisenbahntransporte. Der Verfasser kommt auch auf die organisatorische Behandlung der Eisenbahntransporte, wie sie alsdann bei den verschiedenen Militärverwaltungen des Continents eingeführt wurden, zu sprechen und giebt ausführlich die verschiedenen Instructionen wieder, welche zu diesem Zweck von den Generalstäben ausgearbeitet worden waren, heute jedoch nur mehr ein historisches Interesse beanspruchen. Eingehende Behandlung hat alsdann das Transportwesen während des Feldzuges des Jahres 1866 gefunden und zwar dasjenige auf Preussischer, als Oesterreichischer und Italienischer Seite. Besondere Anerkennung findet hier bei dem Verfasser gerade das damalige Preussische Militärtransportwesen, welches in der That auch in diesem Kriege den ersten glänzenden Erfolg in dieser Beziehung zu verzeichnen hatte, der alsdann für späterhin die Etappe wurde, auf dem die fast unglaublichen Erfolge des Französischen Krieges zum Heile des Vaterlandes erreicht worden sind. Auch der Französische Krieg hat natürlich seine eingehende Behandlung gefunden, welche sowohl für den Eisenbahnfachmann als auch für den Militär von Beruf jedenfalls das Interessanteste enthält, was in dieser Art überhaupt geschrieben sein dürfte. Aus den letzten Kriegen ist der Russisch-Türkische Krieg erwähnt, welcher eigentlich nur dadurch interessant wurde, dass sich eine grosse Complication der Eisenbahnanlagen insofern ergab, als die Spurweite der Russischen Eisenbahnen grösser ist als diejenige der Rumänischen Eisenbahnen, welche gewöhnliche Spurweite haben und doch dazu bestimmt waren, die mächtigen Truppenmassen der Russischen Armee auf den Türkischen Kriegsschauplatz zu werfen. Auch das Türkische Eisenbahntransportwesen hat seine Erwähnung gefunden, ohne dass davon viel Rühmenswerthes zu sagen gewesen wäre. Allerdings ist es für den unterliegenden und zurückweichenden Theil immer schwieriger, die Eisenbahn auszunutzen, als für den siegreichen.

Der zweite Abschnitt der ersten Abtheilung des Buches bespricht in eingehender Weise die verschiedenartige specielle Anwendung der Eisenbahnen im Kriege und die militärische Leistungsfähigkeit derselben. Der Verfasser zieht hierbei alle möglichen und denkbaren Fälle in Betracht, er bespricht zuerst die Mobilisirung der Armee, die Concentrirung derselben, ferner die Truppenvorschiebungen während der Operationen zu strategischen Zwecken mit Hülfe der Eisenbahnen. Er kommt auch auf die Heranziehung resp. Vorschiebung von Truppen im Gefecht selbst zu sprechen und zeigt, welche eigenartige Verwendung die Eisenbahnen auch in dieser Beziehung schon gefunden haben und wie es möglich ist, dass diese Verwendung sich künftighin noch ganz bedeutend vermehren dürfte, wenn erst einmal die Truppencommandanten soweit Herren des seinem ganzen Wesen noch eigenthümlichen Eisenbahntransportwesens geworden sind, dass sie lernen mit demselben auch mitten im Feuer der Schlacht zu rechnen. Erwähnt ist unter Anderem auch das frappante Eingreifen mehrerer Truppenkörper in der Schlacht bei Saarbrücken, wo diese erst nach Beginn der Truppenbewegungen von ihrem 4—5 Meilen entfernten Standquartier aus per Eisenbahn auf den Schauplatz der Schlacht geworfen wurden, um schliesslich wesentlich dazu beizutragen, dass der Sieg den Deutschen Truppen zufiel. Ebenso behandelt der Verfasser in demselben Capitel auch noch alle die Truppenoperationen, welche zur Bewältigung der Gesammtverbindung der Armee mit den Hilfsquellen des Landes nothwendig sind, die Behandlung der Transportmittel bei ausserordentlichem Bedarf, sowie zur leichteren Entfernung der Verwundeten und Kranken und endlich zur Wegführung von Kriegsgefangenen und des Beutematerials. Sehr klar wird unter demselben Abschnitt noch das Capitel behandelt,

welches sich mit der militärischen Leistungsfähigkeit der Bahnen beschäftigt, ein Capitel, welches uns die Hauptsache des ganzen Buches zu sein scheint, da sich in ihm hauptsächlich das, was wir militärisches Eisenbahnwesen nennen, ausdrückt. Es werden hier die strategischen Bedingungen eines Bahnnetzes, sowie die technischen Bedingungen desselben zur militärischen Leistungsfähigkeit der Bahn behandelt und endlich wird auch Aufschluss über organisatorische Bedingungen gegeben, welche Bezug auf die Organisation der Militäreisenbahnbehörden, Durchführung der Truppen, sowie auf die Organisation der Eisenbahntruppen haben. Bei der letzteren Gelegenheit nimmt der Verfasser einen Rückblick auf die Geschichte und die Entwickelung der Eisenbahntruppen in den verschiedenen Ländern. Er behandelt hierbei Nordamerika, Frankreich, Preussen, Oesterreich, Russland, Spanien und Italien in eingehender Weise und giebt darüber Mittheilungen, wie wir sie anderswo in dieser Ausführlichkeit noch nicht gefunden haben.

Die zweite Abtheilung des Buches beschäftigt sich mehr mit der rein militärischen Seite des Stoffes und behandelt den Kampf um die Eisenbahnen, also das, was die Aufgabe unserer Eisenbahntruppen hauptsächlich ist.

Der erste Abschnitt dieser Abtheilung enthält eingehende Mittheilungen über den Angriff und die Vertheidigung von Eisenbahnen, der zweite dagegen solche über die Zerstörung und Wiederherstellung von Eisenbahnen im Kriege. Der Verfasser theilt den Angriff auf Eisenbahnen nach zwei verschiedenen Zwecken ein, nämlich danach, ob die feindliche Bahn in der Absicht eigener Benutzung, oder ob sie in der Absicht, diese Benutzung dem Gegner zu entziehen oder zu erschweren, angegriffen wird, während er die Vertheidigung der Eisenbahnen dem entsprechend ebenfalls danach gruppirt, ob sie die Sicherung des Gebrauchs derselben oder eine Verhinderung der Benutzung Seitens des Gegners im Auge hat. In dem zweiten Abschnitt dieser Abtheilung ist besonders von Interesse das Capitel, welches sich mit der historischen Darstellung der Feld-Eisenbahnformationen in den neuesten Kriegen beschäftigt. Es wird in diesem Capitel die verschiedene Thätigkeit der Feld-Eisenbahncorps der Nordstaaten im Amerikanischen Kriege 1861/65, ferner die Thätigkeit der Preussischen Eisenbahnen im Feldzuge von 1866 und endlich die Thätigkeit der Deutschen Eisenbahnabtheilung während des Französischen Krieges im Jahre 1870/71 behandelt; besonders der letztere Krieg hat eine eingehende Berücksichtigung gefunden, wie dies ja auch der Gegenstand in vollem Masse verdient. Im Anhange befindet sich endlich ein Capitel über die militärisch technische Recognoscirung von Eisenbahnlinien, welche besonders für den Militärtechniker von Wichtigkeit ist. Dem Buche sind eine Menge instructiver Karten mitgegeben, nämlich eine Skizze der Preussischen Eisenbahnlinien aus dem Jahre 1866, ebenso eine Skizze der Sächsischen Eisenbahnen aus demselben Jahre, ferner eine Uebersicht der für die Truppen zur Benutzung gegebenen Linien in dem Kriege von 1871, eine Uebersicht der militärischen Eisenbahnen Frankreichs im Jahre 1870/71, eine ebensolche der Nordamerikanischen in den Jahren 1863/65 und eine Uebersicht der im letzten Jahre neu erbauten Linien des nordöstlichen Frankreichs einschliesslich der neuen Befestigungen auf Französischem Boden.

Das Buch enthält im Text erläuternde Abbildungen, welche den Nichtfachmann über einzelne Betriebsmaterialien und Betriebseinrichtungen aufklären.

Dem Gesammturtheil nach können wir das umfangreiche und gut geschriebene Buch seiner ganzen Behandlung und der frischen Art und Weise, in der es uns entgegentritt, nur empfehlen. Es wird jedenfalls den besten Führer für den abgeben, welcher sich über die hohe Bedeutung, welche gegenwärtig das militärische Eisenbahnwesen für sich in Anspruch nimmt, unterrichten will. Diese Bedeutung tritt ja gegenwärtig auch in Friedenszeiten an den Eisenbahnfachmann heran, da wir uns glücklicherweise bereits auf einen so hohen Standpunkt im Militäreisenbahnwesen hinaufgeschwungen haben, dass wir auch im Frieden jederzeit alle die Vorbereitungen getroffen haben, um bei Ausbruch eines Krieges den militärischen Anforderungen auf jeden Fall genügen zu können. Der Verfasser hat gerade auf diesen Punkt Gewicht gelegt und an der Hand der Geschichte nachgewiesen, dass erst von dem Augenblicke an, wo man auch schon im Frieden für die Kriegsbereitschaft der Eisenbahnen zu sorgen sich anschickte für den Kriegsfall eine wirkliche und glückliche Ausnutzung dieses mächtigen Verkehrsmittels ermöglicht wurde. Die Eisenbahn bildet heute ohne Zweifel gerade so eine mächtige Waffe in der Hand eines geschulten Gegners, wie sie der Truppe das Geschütz immer gebildet hat. Mit ironischem Lächeln können wir heute Aeusserungen lesen, wie diejenigen, welche uns der Verfasser in einem seiner historischen Rückblicke mittheilt und welche von einem zu jener Zeit berühmten Strategen herrühren, der in den Eisenbahnen nichts Weiteres erblickte, als ein *Hinderniss* zu einer wirklichen Kriegführung. Heute ist ein richtig organisirtes Eisenbahntransportwesen eines der Hauptmittel zur Erreichung eines schnellen und entscheidenden Sieges. F. W.

Aus den Denkschriften,

betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (Fortsetzung.)

Osnabrück-Brackwede. *)

Der an den Abhängen des Teutoburger Waldes zwischen Osnabrück und Brackwede belegene, von der alten Osnabrück-Bielefelder Handelsstrasse durchzogene starkbevölkerte Landstrich, dessen Handel und Industrie, begünstigt durch die Fruchtbarkeit des Bodens, den reichen Bestand an Wäldern und das Vorkommen von Salz, Kohlen, Eisen, Kalk und zu Bauzwecken geeignetem Steinmaterial, trotz der unzureichenden Communicationsmittel zu hoher Entwickelung gelangt ist, hat bei dem Ausbau des westlichen Eisenbahnnetzes nicht die gebührende Berücksichtigung finden können und entbehrt noch bis heute des zur vollen Entfaltung seiner wirthschaftlichen und industriellen Kräfte nothwendigen Schienenanschlusses. Die sogenannte Georgs-Marien-Hüggelbahn, eine dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück gehörende, seit dem Jahre 1865 im Betriebe befindliche Industriebahn zwischen der Georgs-Marienhütte und dem eisenerzreichen Hüggel, hat zwar nach ihrer demnächstigen auch für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eingerichteten Verbindung mit der Station Hassbergen der Venlo-Hamburger Eisenbahn zur Verbesserung der Communicationsverhältnisse in dem starkbevölkerten Industriebezirk der Aemter Osnabrück (einschliesslich des Stadtbezirks Osnabrück 359 qkm mit über 59 000 Einwohnern) und Iburg (309 qkm mit über 24 000 Einwohnern), sowie zur besseren Ausnutzung seiner reichen unterirdischen Schätze nicht unwesentlich beigetragen, dieselbe kommt indess doch nur einem sehr beschränkten Theile des oben bezeichneten Verkehrsgebietes zu Gute und ist insbesondere für den bereits in der Provinz Westfalen belegenen, unterstützungsbedürftigen Kreis Halle (304,9 qkm, rund 28 000 Einwohner) ohne Bedeutung.

Die vielfachen, seit einer Reihe von Jahren angestellten Versuche, den Verkehrsbedürfnissen jener Gegend durch Anlage geeigneter Schienenverbindungen Rechnung zu tragen, sind bisher leider ohne Erfolg gewesen und vornehmlich an den Schwierigkeiten und Kosten gescheitert, welche die Ausführung der geplanten Vollbahnprojecte in dem gebirgigen Terrain verursacht hätte. Es ist deshalb neuerdings, — nachdem inzwischen auch die bedeutenden fiscalischen Borgloh-Oeseder Steinkohlengruben von dem neuen Tiefbauschacht des Werkes mit der Georgs-Marien-Hüggelbahn und dadurch mit der Station Hassbergen der Venlo-Hamburger Bahn durch eine auf Staatskosten hergestellte und vor Kurzem dem Betriebe übergebene Zweigbahn (Anlagen zum Staatshaushaltsetat pro 1879/80 Bd I No. 11, S. 23) den für ihren Fortbetrieb erforderlichen Schienenanschluss erhalten haben, — die Herstellung einer mit erheblich geringeren Kosten ausführbaren Secundärbahn zwischen Osnabrück und Brackwede, einem auf der südwestlichen Seite des Teutoburger Waldes, an der Strecke Hamm-Minden des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens belegenen, äusserst gewerbthätigen und mit Bielefeld in engster örtlicher und commerzieller Verbindung stehenden Orte in Anregung gekommen.

Bei der grossen Bedeutung des Unternehmens für die Erhaltung und Belebung der bereits hochentwickelten Industrie und die Steigerung der Productions- und Absatzfähigkeit der Land- und Forstwirthschaft des nördlichen Theiles des Teutoburger Waldes, sowie in Rücksicht auf die erheblichen Vortheile, welche von einer derartigen Anlage insbesondere auch den fiscalischen Kohlengruben im Borgloher Revier und den im Amte Iburg belegenen, rund 2 100 ha grossen fiscalischen und Klosterforsten erwachsen würden, glaubt die Staatsregierung den dringenden Anträgen der Interessenten entsprechen und die Ausführung des Projects für Staatsrechnung bei angemessener Betheiligung der Localinteressenten um so mehr befürworten zu sollen, als die angrenzenden Haupthahnstrecken mit dem Erwerb des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens inzwischen in den Besitz des Staates gelangt sind.

Die Anlagekosten der Bahn, welche, von dem Bahnhofe Osnabrück der Venlo-Hamburger Bahn ausgehend, diese Bahn auf rot. 5 km Länge und die oben erwähnte fiscalische Zechenbahn auf rot. 2,5 km Länge mitbenutzt, betragen bei einer Neubaulänge von rot. 47,2 km, ausschliesslich der auf 248 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten, 2 772 000 ℳ oder 58 700 ℳ pro Kilometer.

Abzüglich des von den Interessenten neben der unentgeltlichen Terrainhergabe zu leistenden Baarzuschusses von 142 000 ℳ berechnet sich das staatsseitig aufzuwendende Anlagecapital auf rund 2 630 000 ℳ und ist in dieser Höhe in den Gesetzentwurf eingestellt worden. Von dem erforderlichen Bauterrain befinden sich etwa 3 ha mit einem anschlagsmässigen, in den oben angeführten Grunderwerbskosten nicht mit berücksichtigten Werthe von ca. 18 000 ℳ bereits im fiscalischen Besitze.

*) § 1 No. I. 11 des Gesetzentwurfes.

Ueber das Project ist im Einzelnen Folgendes zu bemerken:

Die Bahn zweigt, wie eben erwähnt, 5 km südwestlich vom Bahnhofe Osnabrück von der Venlo-Hamburger Bahn ab und schliesst sich in Oesede an die fiscalische Zechenbahn Otto-Schacht-Oesede an. Für die Grube Otto-Schacht, deren Förderung durch die neue Tiefbauanlage einer erheblichen Steigerung fähig ist, hat der Ausbau dieser Strecke, welche sie mit den angrenzenden Staatsbahnen nach beiden Richtungen hin in directe und unabhängige Verbindung setzt, die grösste Bedeutung. Bei dem gegenwärtigen beschränkten Absatzgebiet der Grube für ihre zu Industriezwecken vorzüglich geeigneten Kohlen ist dieselbe zur Zeit genöthigt, ungefähr den dritten Theil ihrer täglichen Lieferung von 3 000 Ctr. (150 000 kg) Kokekohle an die Georg-Marienhütte, durch Nusskohle zu decken, welche bei dem Vorhandensein ausreichender Schienenverbindungen eine vortheilhaftere Verwerthung für Schmiedezwecke, Kesselfeuerung etc. finden könnte.

Die Verbindungsstrecke zwischen der Zechenbahn und der Venlo-Hamburger Bahn ist in Curven, Neigungen und Oberbau in gleicher Weise wie die Zechenbahn projectirt, um grössere Kohlenzüge zwischen der Grube und Osnabrück anstandslos befördern zu können.

Von dem Bahnhofe Ottoschacht aus folgt die projectirte Bahn im Allgemeinen der Richtung der alten Verkehrsstrasse zwischen Osnabrück und Bielefeld. Der Bahnhof Wellendorf nimmt den Verkehr der Sammtgemeinde Wellendorf-Borgloh, welche rund 1 050 Einwohner, eine Brauerei, Werkstätten für landwirthschaftliche Maschinen. eine Dampfmühle, Wassermühlen, Steinbrüche besitzt und beträchtlichen Flachs- und Hanfbau treibt, auf und bietet gleichzeitig eine günstige Verladegelegenheit für die Hölzer aus den fiscalischen Forsten des Amtes Iburg.

Nach Ueberschreitung des Bergrückens des Teutoburger Waldes zieht sich die Linie auf der südwestlichen Seite des Gebirges entlang über Hilter (mehr als 800 Einwohner, Brauerei, Erdfarbenfabrik, Branntweinbrennerei, Dampfmühle, Wassermühlen, Sandsteinbrüche, Kalkbrennerei, Holzhandlungen, Getreidegeschäft) nach dem trotz der bisherigen ungünstigen Verbindung im Aufblühen begriffenen Soolbade Rothenfelde (nahezu 500 Einwohner, 2 000 Cur- und Badegäste, Saline, Sodafabrik, Sägemühlen, Kornmahlmühlen, Oelmühlen, Holzhandlung, Ziegeleien) und dem industriellen Orte Dissen (rund 1 600 Einwohner, Dampfsägemühlen, Weberei, verbunden mit Sackfabrikation, Seilerwaarenfabrik, grössere Wurstfabriken und Fettwaarenhandlungen, Branntweinbrennerei, Steinbrüche, Ziegeleien, darunter eine mit Ringofenbetrieb, Töpferei etc.) und überschreitet 1 km östlich des Dorfes Dissen die Grenze der Provinzen Hannover und Westfalen.

Bis unweit der Station Ravensberg, welche zur Aufnahme des Verkehrs von der Stadt Versmold (rund 1 500 Einwohner, mechanische Segeltuchfabrik mit 700 Spindeln und 160 Arbeitern, Ziegeleien, lebhafter Handel mit Fettwaaren) und der Stadt Borgholzhausen (über 1 100 Einwohner, mechanische Weberei, Brauerei, Dampfmeierei, Kalkbrennerei, mehrere Wurstfabriken und Steinbrüche) bestimmt ist, ist die Richtung der Bahn durch die Verkehrsinteressen der Gegend gegeben. Für den südlicheren Theil der Linie kamen dagegen 3 Varianten in Frage, nämlich:

a) Dissen-Halle-Brackwede,
b) Dissen-Borgholzhausen-Werther-Bielefeld,
c) Dissen-Halle-Werther-Bielefeld.

Aus den vergleichenden Untersuchungen geht zunächst hervor, dass die Variante c), abgesehen von den Mehrkosten gegenüber der Variante a), welche auf mindestens 136 000 ℳ im Grunderwerb und 400 000 ℳ in den sonstigen Baukosten anzunehmen sind, äusserst ungünstige Steigungsverhältnisse aufweist und somit die Leistungsfähigkeit der Bahn auf ein geringes Mass herabsetzen bezw. den Betrieb erheblich vertheuern würde. Die Möglichkeit, die Städte Halle und Werther, welche durch einen hohen Gebirgskamm getrennt sind, gleichzeitig bei dem Projecte zu berücksichtigen, muss deshalb als ausgeschlossen erachtet werden. Es bleibt sonach nur die Wahl unter den Varianten a) und b), von denen die erstere nur Halle, die letztere nur Werther anschliesst, während die Ortschaft Borgholzhausen in beiden Projecten eine ausreichende Berücksichtigung findet. Der Vergleich fällt jedoch auch hier wesentlich zum Nachtheil der Variante b) aus, da dieselbe an Mehrkosten etwa 150 000 ℳ beim Grunderwerb und 300 000 ℳ bei den eigentlichen Bauausgaben verursachen und ebenfalls erheblich ungünstigere Betriebsverhältnisse bieten würde, als die Linie a). Die grösseren Schwierigkeiten, welche sich bei Einführung der projectirten Bahn in den Bahnhof Bielefeld gegenüber einer Einmündung in den Bahnhof Brackwede ergeben, bilden schliesslich einen den Varianten b) und c) gemeinsam anhaftenden Nachtheil.

Unter diesen Umständen war der Variante a) in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Provinzialbehörden umsomehr der Vorzug zu geben, als dieselbe auch den Verkehrsverhältnissen der beiden in Betracht kommenden Districte nördlich und südlich des Teutoburger Waldes Rechnung trägt.

Auf dem südlichen Theile berührt die Bahn ausser der Kreisstadt Halle mit über 1 600 Einwohnern, lebhaft betriebenen Webereien, Cigarren- und Wurstfabriken, Sandsteinbrüchen und Kalkbrennerei noch den durch seinen Wachholder- und Kornbranntwein berühmten Ort Steinhagen mit etwa 1 800 Einwohnern, um nach Eintritt in den Kreis Bielefeld (incl. Stadtkreis 273 qkm, über 70 000 Einwohner) bei der Station Brackwede den Anschluss an die von Hamm nach Minden führende Hauptbahn zu erreichen. Brackwede, ein nur etwa 4 km von der industriereichen Kreisstadt Bielefeld, der vormaligen Hauptstadt der Grafschaft Ravensberg, entfernt liegender Ort zählt einschliesslich der zu seinem Gemeindeverbande gehörigen Bauerschaft Brock etc. über 4 000 Einwohner, welche sich hauptsächlich von den Erzeugnissen des Gewerbfleisses und der Fabrikthätigkeit ernähren. An industriellen Etablissements sind zu erwähnen: chemische Fabriken, eine Kesselschmiede und Maschinenfabrik mit Eisengiesserei, eine Feilenfabrik, Leimsiederei, Glashütte, Spinnerei mit mehreren Bleichen, Kalkbrennereien, Ziegeleien, eine Lohgerberei u. s. w.

Das Verkehrsgebiet der Bahn, durch deren Herstellung eine auch die militärischen Interessen fördernde Vermehrung der vorhandenen Schienenstrassen herbeigeführt wird, umfasst etwa 500 qkm mit rund 80 000 Einwohnern. Aus demselben kommen als hauptsächlichste Artikel des künftigen Bahnverkehrs die reichen Producte des Bergbaues und die Erzeugnisse der Industrie, als: Kohlen, Erze, Eisen, Salz, bearbeitete Sandsteine, Hau- und Pflastersteine, Kalk, sowie Seilerwaaren, Segeltuche, landwirthschaftliche Maschinen, Ziegelsteine u. s. w., ferner die Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft: Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Spiritus, Flachs, Hanf, Oel, Rind- und Kleinvieh in beträchtlicher Menge, Fettwaaren, Holz u. s. w. in Betracht.

Wabern-Wildungen.*)

Von der Main-Weserbahn, der Bergisch-Märkischen Ruhrthal- und Ruhr-Siegbahn, sowie der Deutz-Giessener Bahn ist ein beträchtlicher Landestheil eingeschlossen, welcher des Aufschlusses durch Schienenverbindungen aus seinem Innern nach den ihn umgebenden Bahnen noch entbehrt. Die vielfach laut gewordenen Wünsche nach Herstellung der fehlenden Bahnverbindungen konnten indess bisher nur in beschränktem Umfange berücksichtigt werden.

Nachdem die Hindernisse, welche dem Ausbau seitlicher, an die Main-Weserbahn anschliessender Zweigbahnen in dem zwischen der diesseitigen und der Grossherzoglich Hessischen Regierung wegen der Verwaltung und des Betriebes der Main-Weserbahn bisher bestandenen Vertragsverhältnisse entgegenstanden, inzwischen durch den auf Grund des Gesetzes vom 7. März 1880 (Gesetzsammlung S. 157) erfolgten Erwerb des im Grossherzogthum Hessen belegenen Theiles der Main-Weserbahn beseitigt worden, konnte bereits durch dasselbe Gesetz die Genehmigung zu dem staatsseitigen Ausbau einer secundären Stichbahn von der Station Cölbe der Main-Weserbahn nach Laasphe zur Erschliessung eines Theiles des oben bezeichneten Landstriches ausgesprochen werden (vergl. Begründung zu dem Gesetze vom 7. März 1880 S. 18 der Regierungsvorlage). Durch den vorstehenden Gesetzentwurf wird in § 1 unter No. I. 12 im Interesse jener Gegend die Ermächtigung zur Anlage einer neuen Meliorationsbahn nachgesucht.

Für die Herstellung derselben war bereits im Jahre 1877 in Wildungen ein Comité zusammengetreten, welches indess nach der mit diesseitiger Genehmigung bewirkten Anfertigung genereller Vorarbeiten seine Thätigkeit wieder einstellen musste, nachdem seine Bemühungen, für die Aufbringung der erforderlichen Baumittel das Privatcapital zu interessiren, erfolglos geblieben waren.

Nach dem Resultate dieser, demnächst von hier aus einer Revision unterzogenen Vorarbeiten würde die Anlage der 17,5 Kilometer langen Linie (excl. der auf 91 0000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten) einen Kostenaufwand von 896 000 ℳ, rund 51 200 ℳ pro Kilometer erfordern. Bei der Bedeutung des hiernach mit verhältnissmässig geringen Kosten auszuführenden Projects für die Erschliessung der betreffenden Gebietstheile, zu welchen neben ausgedehnten, zum Theil im diesseitigen Staatsbesitz befindlichen Forsten, phosphorhaltigen Eisenlagern und betriebswürdigen Schieferbrüchen, namentlich auch das weit bekannte Bad Wildungen gehört, glaubt die Staatsregierung Mangels eines geeigneten Privatunternehmers für den Bau auf Staatskosten unter der Voraussetzung entsprechender Betheiligung der Interessenten eintreten zu sollen. Von dem neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Terrains geforderten Zuschuss von 50 000 ℳ sind 30 000 ℳ von den diesseitigen und 20 000 ℳ von den Waldeck'schen Interessenten übernommen worden.

Die in Aussicht genommene Linie, für deren Herstellung hiernach die in den Gesetzentwurf eingestellte Summe von 846 000 ℳ der Staatscasse zur Last fallen würde, liegt mit etwa ⅓ ihrer Länge auf Fürstlich Waldeck'schem Gebiete. Nachdem indess die gesammte innere Verwaltung der etwa 1 125 qkm

*) § 1 No. I. 12 des Gesetzentwurfes.

grossen und rund 59 000 Einwohner zählenden Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont mit Ausnahme weniger Ressorts auf Grund der Staatsverträge vom 18. Juli 1867 und 24. November 1877 (Gesetzsammlung 1868 S. 1, Gesetzsamml. 1878 S. 18) vom 1. Januar 1868 ab gegen den Bezug sämmtlicher Landeseinnahmen und die Verpflichtung zur Bestreitung aller Landesausgaben von der Preussischen Regierung übernommen worden, dürften aus der projectirten Führung der Linie durch Waldeck'sches Gebiet um so weniger Bedenken herzuleiten sein, als dadurch einerseits die ausgedehnten 10 000 ha umfassenden Fürstlichen Domanialforsten und etwa 6 000 ha Communalwaldungen aufgeschlossen werden, andererseits der jährlich von 1 500 Kurgästen besuchte Badeort Wildungen, dessen heilbringende Wasser jährlich in etwa 350 000 Flaschen zum Versandt gelangen, die ersehnte Eisenbahnverbindung erhält. Ausserdem wird die Bahn auch einem Theile der Wälder des früheren Hessischen Klosters Haina (9 000 ha), welche jetzt zu der Oberförsterei Sülbach gehören, sowie der Gemeindewaldungen Niederhessens, die etwa 31 pCt. der Bodenfläche einnehmen, zu Gute kommen. Es darf angenommen werden, dass hiermit die Vorbedingungen für die künftige Entwickelung der Rentabilität des Unternehmens gegeben sind, und durch dasselbe nicht allein die Leistungsfähigkeit und Steuerkraft der Waldeckschen Landestheile, zu dessen Verwaltung die diesseitige Regierung bisher namhafte Zuschüsse (für das Etatsjahr 1882/83 auf 310 000 ℳ veranschlagt) hat leisten müssen, wesentlich gefördert werden, sondern auch die Verkehrsbeziehungen des Waldeck'schen Hinterlandes und des nördlichen Theiles des diesseitigen Kreises Frankenberg (560 qkm mit rund 24 100 Einwohnern) mit Cassel erhebliche Erleichterung und Unterstützung erfahren werden.

Das von der projectirten Linie aufzuschliessende Verkehrsgebiet kann im Ganzen auf etwa 560 qkm mit ungefähr 39 000 Einwohnern angenommen werden.

Bezüglich der gewählten Trace ist im Einzelnen Folgendes zu bemerken:

Von der Station Wabern der Main-Weserbahn abzweigend, wo schon jetzt bedeutende Massen landwirthschaftlicher Producte aus der Gegend von Fritzlar und Wildungen zum Versandt nach Cassel und Frankfurt a/M. zusammentreffen — eine im Bau befindliche Zuckerfabrik wird ihren Rübenbedarf voraussichtlich auch aus dem Verkehrsgebiet der neuen Linie beziehen —, schliesst die Bahn zunächst Fritzlar, die Hauptstadt des gleichnamigen, etwa 26 300 Einwohner zählenden, nur 341 qkm grossen, aber ausserordentlich fruchtbaren Kreises an. Getreide- und Runkelrübenbau, Flachs-, Tabak-, Hopfen- und Obstcultur und beachtenswerther Töpfereibetrieb bilden die Hauptbeschäftigung seiner Bewohner. Die Kreisstadt Fritzlar ist von etwa 3 000 Menschen bewohnt, besitzt Tabak- und Steigutfabriken, Gerbereien und eine grosse Kunstmühle, und ist im Uebrigen bekannt durch ihre stark besuchten Pferdemärkte.

Weiterhin tritt die Bahn in das Waldeck'sche Gebiet ein, um bei Wildungen ihren vorläufigen Endpunkt zu erreichen. Die Stadt Wildungen — in der Nähe vorzügliche Schieferbrüche — besteht aus den beiden, 1 km von einander entfernt liegenden und durch ein vom Wildefluss gebildetes Thal getrennten Theilen Alt- und Nieder-Wildungen und zählt etwa 2 800 Einwohner (Zuckerfabrik, Mehl- und Oelmühlen, Schneidemühle, Brauereien, Gerbereien, landwirthschaftliche Schule, Sitz des Amtsgerichts). Der Bahnhof Wildungen wird nach dem Ergebniss der bisherigen generellen Ermittelungen zweckmässiger Weise bei der Funkenmühle östlich der Altstadt anzulegen sein; von einer Weiterführung der Linie bis zum Bade Wildungen soll wegen der entgegenstehenden Terrainschwierigkeiten und erheblichen Kosten zunächst abgesehen werden.

Wildungen besitzt 5 Heilquellen, welche der Fürstlichen Domanialverwaltung gehören und bis zum Jahre 1900 an eine Actiengesellschaft verpachtet sind. Mit der Anlage der Bahn wird sich die Badefrequenz heben und auch die Productions- und Absatzfähigkeit der ausgedehnten Domanialwaldungen steigern, so dass eine Erhöhung der Domanialrevenuen, von welchen recessmässig Beiträge zu den Landesverwaltungskosten zu leisten sind (Art. 9—11 des Staatsvertrages vom 24. November 1877), und dadurch gleichzeitig eine Entlastung der diesseitigen Staatscasse erhofft werden kann.

Als Haupttransportartikel werden der neuen Bahn zufliessen; Holz, landwirthschaftliche Producte, Mineralwasser, Schiefer, Kohle, Cokes u. s. w.

Fiscalische Flächen werden von der projectirten Bahn voraussichtlich nicht oder doch nur in unerheblichem Umfange in Anspruch genommen werden.

Westerburg-Hachenburg.*)

Wenngleich die in der vorjährigen Gesetzesvorlage, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (No. 75 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1880/81), wegen des Baues der beiden Zweigbahnen von Hadamar nach Westerburg und von Altenkirchen nach Hachenburg gemachten Vorschläge von der Bevölkerung des Oberwesterwaldes mit lebhafter Freude begrüsst worden sind und auch bei der Landesvertretung eine warme Aufnahme gefunden haben, so ist doch gleichzeitig, sowohl in zahlreichen aus den interessirten Kreisen an die Staatsregierung und die Landesvertretung gerichteten Petitionen, wie bei der Berathung der betreffenden Gesetzesvorlage (29. und 59. Sitzung des Hauses der Abgeordneten, stenographische Berichte pro 1880/81 S. 829/36 und 1701/4) selbst, unter Hinweis auf die Nothwendigkeit eines vollständigeren Aufschlusses des Oberwesterwaldes der dringende Wunsch zum Ausdruck gelangt, dass sowohl der Ausbau der Zwischenstrecke Westerburg-Hachenburg als auch die Verbindung der Oberwesterwaldbahnlinien mit der Deutz-Giessener Eisenbahn baldmöglichst in Angriff genommen werden möge.

Zur theilweisen Befriedigung dieses Wunsches ist zunächst die Herstellung des, die beiden bereits zur Ausführung genehmigten Stichbahnen verbindenden Mittelgliedes Westerburg-Hachenburg in Aussicht genommen, während die Entscheidung der Frage, von welchem Punkte der Deutz-Giessener Bahn aus der Anschluss an die Oberwesterwaldbahn zu suchen sein möchte, von dem Ergebniss der dieserhalb eingeleiteten technischen Untersuchungen und sonstigen Ermittelungen über die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse jener Gegend, deren Abschluss bei der Kürze der Zeit und den schwierigen Terrainverhältnissen bisher leider nicht zu ermöglichen war, abhängig gemacht werden muss.

Für die weitere Belebung der wirthschaftlichen und industriellen Thätigkeit der strebsamen Bewohner des Oberwesterwaldes können von der projectirten Verbindungslinie Westerburg-Hachenburg die günstigsten Erfolge erwartet werden, da durch ihre Ausführung nicht nur neue entwickelungsfähige Verkehrsgebiete in das Eisenbahnnetz einbezogen, sondern gleichzeitig auch die Vortheile der bereits genehmigten beiden Stichbahnen von Altenkirchen nach Hachenburg und von Hadamar nach Westerburg gesichert und in weiterem Umfange nutzbar gemacht werden. Aus dem etwa 360 qkm mit ca. 23 000 Einwohnern umfassenden directen Verkehrsgebiet der Bahn, den Kreisen Ober- und Unterwesterwald angehörend, werden zunächst wohl hauptsächlich Getreide, Vieh, Basaltsteine und Thon, später dagegen bei fortschreitender Entwickelung der Montanindustrie vornehmlich die Erzeugnisse der letzteren dem Bahntransporte zufallen.

Aus der Gegend von Hachenburg bewegt sich schon jetzt ein nicht unerheblicher Verkehr sowohl nach dem Rhein wie nach der Lahn hin, für dessen Vermittelung die projectirte Bahnverbindung ebenso wichtig ist, wie für die Ausbeutung der weiter südlich, bei Ailertchen, Höhn etc. vorhandenen ausgedehnten Braunkohlenlager und der reichhaltigen Eisensteingruben bei Euspel, Stangenroth und Lantzenbrücken.

Eine nicht geringe Unterstützung wird nach Eröffnung des neuen Verkehrsweges auch der Landwirthschaft der betreffenden Kreise durch die alsdann ermöglichte leichtere Einführung künstlicher Dungstoffe und die Erweiterung des Absatzes der landwirthschaftlichen Erzeugnisse, insbesondere der Producte der im Oberwesterwaldkreise schon jetzt recht ansehnlichen und mit gutem Erfolg betriebenen Viehzucht, zu Theil werden.

Ueber die gewählte Trace ist zu bemerken, dass die Bahn, sich als Mittelglied zwischen den beiden Stichbahnen Hadamar-Westerburg und Altenkirchen-Hachenburg einfügend, deren Verbindung in einer Weise herstellt, dass ein demnächstiger Anschluss an die Deutz-Giessener Bahn möglich bleibt.

Die Anlagekosten der 21,5 km langen Strecke belaufen sich nach den generellen Ermittelungen, ausschliesslich der auf 130 000 ℳ anzunehmenden Grunderwerbskosten, auf 2 220 000 ℳ = rot. 103 300 ℳ pro Kilometer. Unter Hinzurechnung des entsprechend der Bewilligung in dem vorjährigen Gesetz auch hier in Aussicht genommenen staatsseitigen Zuschusses zu den Grunderwerbskosten von der Hälfte ihrer anschlagsmässigen Höhe mit 65 000 ℳ sind als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital noch 2 285 000 ℳ in den Gesetzentwurf eingestellt.

Fiscalische Terrainflächen werden zum Bau der Bahn voraussichtlich nicht in Anspruch genommen werden.

Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigungen nach Malmedy, Eupen und Stolberg und Ahrweiler-Adenau.*)

Bei den eingehenden Erörterungen der wirthschaftlichen Lage des Eifelgebietes, zu welchen die vorjährige Gesetzesvorlage, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (No. 75 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1880/81), bei ihrer Berathung im Hause der Abgeordneten (29., 59. und 61. Sitzung; stenogr. Ber. S. 831—836, 1706—1709, 1763 bis 1767), den Anlass gegeben hatte, ist allgemein die Ueberzeugung zum Ausdruck gekommen, dass eine durchgreifende Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse und eine dauernde Behebung der wiederholt zu Tage getretenen Nothstände in der Eifel von der Herstellung der in jener Vorlage zunächst empfohlenen seitlichen Verbindungen von Call über Schleiden nach Hellenthal

*) § 1 No. I. 13 des Gesetzentwurfes.

*) § 1 No. 1. 14 bis 17 des Gesetzentwurfes.

und von Gerolstein nach Prüm noch nicht erwartet werden könne, dass es zur Erreichung dieses Zweckes vielmehr der Anlage weiterer, das fragliche Gebiet in ausgedehnterem Masse erschliessender Eisenbahnverbindungen bedürfe.

Eingehende Untersuchungen und umfangreiche Terrainaufnahmen haben ergeben, dass dem westlichen Eifeldistrict durch die Fortsetzung der bereits zur Ausführung genehmigten Bahnlinie Gerolstein-Prüm über St. Vith und Montjoie nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigungen nach Malmedy, Eupen und Stolberg am zweckmässigsten gedient werden kann, während für den weiteren Aufschluss des östlichen Eifeldistricts die Fortsetzung der linksrheinischen Zweiglinie Remagen-Ahrweiler nach Adenau besonders geeignet erscheint.

I. Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigungen nach Malmedy, Eupen und Stolberg.

Die überwiegend wenig wohlhabende Bevölkerung des neu zu erschliessenden Verkehrsgebietes sucht ihren Erwerb hauptsächlich im Betriebe der Landwirthschaft und der Viehzucht, und nur zu einem verhältnissmässig geringen Theil in der Industrie und Gewerbethätigkeit. Das Sinken von Verkehr, Handel und Industrie, sowie die Abnahme der Bevölkerung haben sich im Laufe der Zeit immer mehr bemerkbar gemacht. Während die Industrie in der Gegend von Aachen, Stolberg und Eschweiler in hoher Blüthe steht, zeigt im schroffen Gegensatze hierzu diejenige des Eifelgebiets einen stetigen, namentlich in den Städten St. Vith, Malmedy und Montjoie sehr bemerkbar hervortretenden Rückgang. Die Gründe hierfür liegen hauptsächlich in dem beschwerlichen und kostspieligen Landtransport, welcher der Industrie den Absatz ihrer Erzeugnisse wie den Bezug von Rohmaterialien erschwert, nicht minder aber die rationelle Ausbeutung und Verwerthung der an zahlreichen Stellen vorhandenen Steinbrüche, sowie der reichen Waldungen verhindert.

Aus der Herstellung der Bahn darf mit Sicherheit auf eine vortheilhafte Aenderung dieser Zustände gerechnet werden. Dieselbe wird auf die Industrie fördernd und belebend einwirken, der Landwirthschaft durch den ermöglichten Bezug künstlicher Düngstoffe und durch Erhöhung der Handelspreise ihrer Producte Unterstützung gewähren, sowie für den Absatz und die ergiebigere Verwerthung der natürlichen Producte des Gebirges und derjenigen der Forsten (50 795 ha, zum grösseren Theile dem Fiscus gehörig) den sicheren Weg bahnen.

Die Hauptlinie der Bahn, 126,6 km lang, von dem Bahnhofe der Stadt Prüm (rund 2 200 Einwohner) ausgehend, schliesst zunächst den im gleichnamigen Kreise (919 qkm, 35 500 Einwohner) belegenen, nahezu 1 000 Einwohner zählenden Ort Bleialf an. In der Nähe befinden sich die durch ihren Reichthum an mächtigen Erzlagern weit und breit bekannten, bereits im elften Jahrhundert betriebenen Bleibergwerke, in denen früher mehrere Hunderte von Arbeitern lohnende Beschäftigung fanden. In Folge der ungünstigen Communicationsverhältnisse — die Entfernungen nach den nächsten Bahnstationen und insbesondere auch nach den Stolberger Bleihütten sind so gross, dass die erheblichen Transportkosten eine gewinnbringende Ausbeute unmöglich machen — ist der Betrieb der Gruben immer mehr zurückgegangen. Die projectirte Schienenverbindung wird den Absatz der Erze erleichtern und durch die gebotene Gelegenheit billigen Bezuges von Betriebsmaterialien, insbesondere Steinkohlen, auch den Bleialfer Werken die Möglichkeit gewähren, ihre Producte an Ort und Stelle zu verhütten und mit den günstiger gelegenen Bleiwerken in erfolgreiche Concurrenz zu treten.

Hinter Bleialf tritt die Bahn alsbald in den Kreis Malmedy (813 qkm, 31 000 Einwohner) ein und erreicht demnächst, den bevölkertsten Thälern folgend, die als Knotenpunkt mehrerer Chausseen, wie durch ihre Lederfabriken und den regen Vieh- und Getreidehandel wichtige Stadt St. Vith (1 300 Einwohner). Von St. Vith aus nimmt die Linie eine nördliche Richtung ein und erreicht über Faimonville die Hauptstadt des Kreises Montjoie (361 qkm, über 18 000 Einwohner). Die von etwa 2 200 Einwohnern bevölkerte Stadt gleichen Namens liegt in einem engen Thale zu beiden Seiten der Roer an den Ausläufern des hohen Venns, eines breiten, baumlosen und unwegsamen Bergrückens von 600 bis 700 m Erhebung mit undurchlässigem Boden und einer Torfmoordecke von 7 bis 8 m Mächtigkeit, welcher im Kreise Montjoie bei Lammersdorf anhebend, den nördlichen Theil des Kreises Malmedy und den Belgischen Bezirk bis gegen Spaa durchzieht. Seit Jahrhunderten ist Montjoie der Sitz der Tuchindustrie. Die reichen Wasserkräfte der Roer, des bedeutendsten Flusses im Regierungsbezirk Aachen, und seiner in Montjoie einfallenden Seitenbäche, Perlenbach und Laufenbach, begünstigen den Ort derart, dass Montjoie im Stande war, mit seiner vorzüglichen Waare mit den benachbarten Fabrikstädten Aachen, Burtscheid, Verviers und Eupen in erfolgreiche Concurrenz zu treten und auf allen Märkten des In- und Auslandes eine hervorragende Stelle zu behaupten. Zur Zeit der Blüthe und noch um das Jahr 1840 besass Montjoie 20, das benachbarte Imgenbroich 7 und Roetgen 3 Tuch- und Casimirfabriken. Jetzt sind in Montjoie nur noch 4 Tuchfabriken, 2 Kunstwollfabriken, 5 Streichgarnspinnereien, 3 Schönfärbereien, 2 Walkereien und 1 Farbholzmühle vorhanden, eine Tapetensammtfabrik ist ganz eingegangen.

Die Tuchfabriken in Imgenbroich, deren Concurrenzfähigkeit nicht durch so günstige Wasserverhältnisse wie in Montjoie gestützt wurde, sind bis auf die Spinnerei Grünenthal an der Roer der Ungunst der Verhältnisse erlegen. In Roetgen wird jetzt nur noch auf Webestühlen für Aachener Tuchfabriken gearbeitet.

Ein bei Montjoie belegener Dachschieferbruch, aus dessen ergiebigen Lagern früher erhebliche Massen gefördert und besonders nach Aachen und Stolberg transportirt wurden, wird zur Zeit ebenfalls nicht mehr betrieben, da der kostspielige Landtransport eine lohnende Ausbeute unmöglich macht.

Der Grund für den rapiden Rückgang der einst so blühenden Industrie Montjoies liegt lediglich in dem Mangel einer directen Schienenverbindung, deren Wohlthaten im Laufe der Zeit anderen Orten zu Theil geworden sind und denselben durch die Möglichkeit billigen Bezuges der erforderlichen Betriebsmaterialien und erleichterten Absatzes der gewonnenen Erzeugnisse von vornherein ein Uebergewicht gegeben haben, welchem die von den grossen Verkehrsstrassen nicht berührten Orte selbst bei ihrer sonst von der Natur begünstigten Lage auf die Dauer nicht Stand zu halten vermochten. Es lässt sich erwarten, dass die neue Bahnverbindung in den z. Z. verlassenen Thälern der Eifel neues industrielles Leben hervorrufen und seinen Bewohnern zur Wiedererlangung ihrer früheren Stellung im Handel und Verkehr behilflich sein wird.

Von hervorragender Bedeutung wird die neue Bahn für die Hebung der Landwirthschaft sein, deren Entwickelung die äusserst ungünstigen klimatischen Verhältnisse des Landes, welche hauptsächlich auf die grossen Moorflächen des hohen Venns mit seinen Sümpfen zurückzuführen sind, bisher gehindert haben. Die zur Urbarmachung des hohen Venns auf Staatskosten eingeleiteten Aufforstungen können den beabsichtigten Zweck nur dann in vollem Umfange erreichen, wenn durch Anlage einer Eisenbahn die Massenzufuhr künstlicher Düngemittel für den nasskalten Boden und die billige Abfuhr der in grossen Mengen vorhandenen Torfstreu, deren Verwendung als Streumaterial anstatt des Strohes neuerdings zum Gegenstand umfassender, anscheinend Erfolg versprechender Versuche gemacht worden ist, ermöglicht wird.

Bei Lammersdorf verlässt die Bahn das hohe Venn, schliesst den bereits oben genannten Ort Roetgen (rund 1 700 Einwohner) und demnächst Raeren an. Raeren liegt bereits im Kreise Eupen (176 qkm, 26 000 Einwohner) und zählt mit seiner nächsten Umgebung rund 3 300 Einwohner, welche nicht unbedeutende Viehzucht treiben, besonders aber in den grossen Kalkbrennereien, sowie in den Steinbrüchen, in denen der häufig vorkommende blaue Kalkstein zu Thüren- und Fenstereinfassungen, Grabsteinen, Denkmälern etc. verarbeitet wird, lohnenden Verdienst finden. Ausserdem besteht lebhafter Holz- und Lohhandel (Dampflohmühlen, Wassermühlen).

Nach Eintritt in den Landkreis Aachen (339 qkm, rot. 103 000 Einwohner) erreicht die Bahn über Walheim (über 2 500 Einwohner, Steinbrüche und Kalköfen) und Cornelymünster mit rot. 3 300 Einwohnern, Tuchfabriken, Steinbrüchen und Kalköfen, bei Rothe Erde den Anschluss an die Köln-Herbesthaler Hauptbahn.

Mit der südlichsten, vom Bahnhofe Faimonville oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn ausgehenden Zweigverbindung — rot. 8,7 km lang — soll die durch ihre Lederfabrikation bekannte Stadt Malmedy (6 000 meist Wallonisch sprechende Einwohner) an die Hauptlinie angeschlossen und der Vortheile einer directen Bahnverbindung theilhaftig werden. Malmedy besitzt über 40 Gerbereien, welche jährlich etwa 1½ Millionen Kilogr. Leder fabriziren. Ausserdem befinden sich daselbst zwei Papierfabriken, deren bedeutendste mehr als 200 Arbeiter beschäftigt; die weibliche Bevölkerung der arbeitenden Classe ernährt sich vorzugsweise von der Fabrikation der bekannten blauen Kittel.

Die Lederfabrikation in Malmedy hat unter dem Mangel einer Eisenbahnverbindung in ähnlicher Weise gelitten wie die Tuchindustrie in Montjoie, da die Ein- und Ausfuhr der Rohproducte und Fabrikate durch den Landtransport vertheuert und im Winter bei Schneefall häufig erschwert und verzögert wird.

In den Grenzdistricten des Kreises Malmedy überwiegen die Wallonen, welche trotz nahezu siebzigjähriger politischer Zusammengehörigkeit mit Deutschland noch heute der Deutschen Sprache und Sitte fremd gegenüberstehen und — nicht zum geringsten Theil in Folge der noch fehlenden Schienenverbindung mit dem Vaterlande — sich mehr dem benachbarten Auslande zuwenden. Von der projectirten Meliorationsbahn wird auch in dieser Beziehung eine Besserung der bestehenden Zustände und ein engerer Anschluss jenes Landestheiles an das übrige Deutschland zu erwarten sein.

Die des Weiteren von Raeren und Walheim oder anderen geeigneten Punkten der Hauptbahn in Aussicht genommenen, von der Ausführung der letzteren bedingten Abzweigungen zum

Anschluss, einerseits an die Eupen-Herbesthaler Zweigbahn, andererseits an die Stolberger Thalbahn, sind vornehmlich dazu bestimmt, den industriereichen und gewerbthätigen Städten Eupen und Stolberg die zur Erhaltung ihrer Verkehrsbeziehungen mit dem nördlichen Eifeldistrict erwünschte directe Verbindung mit der projectirten Hohe Vennbahn zu gewähren.

Eupen, die Endstation der Zweigbahn Eupen-Herbesthal, mit über 15 000 Einwohnern, welche neben bedeutender Viehzucht, Milchwirthschaft, Butter- und Käsefabrikation einen blühenden Grossgewerbebetrieb unterhalten und besonders in der Tuch- und Wollenindustrie Hervorragendes leisten, — ausserdem sind daselbst Streichgarn- und Halbwollspinnereien, Gerbereien, Lederfabriken, Dampfmühlen, Färbereien, Kratzenfabriken, Walk- und Lohmühlen, Leimsiedereien, eine Wagenbauanstalt, Kalk- und Ziegelbrennereien, Eisengiessereien und Maschinenfabriken, vorhanden — ist z. Z. die nächste Bahnstation für den Kreis Montjoie und einen grossen Theil des Kreises Malmedy, mit denen sich in Folge dessen im Laufe der Zeit ein sehr lebhafter Verkehr entwickelt hat. Eupen bildet daher z. Z. den Hauptstapelplatz für den Verkehr aus dem gesammten nördlichen Eifeldistrict, dessen Bewohner ihre ländlichen Producte dort absetzen und ihre Bedarfsartikel daselbst entnehmen; ein besonders reger Wechselverkehr besteht schon jetzt mit Raeren.

Die Stadt befürchtet daher eine Gefährdung ihrer gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen mit den beiden genannten Eifelkreisen, für deren Pflege sie durch Anlage kostspieliger Wegebauten über das hohe Venn und eine namhafte Betheiligung an den Baukosten der Zweigbahn nach Herbesthal bereits erhebliche Opfer gebracht hat, wenn nicht Eupen an die projectirte Meliorationsbahn Anschluss erhalten sollte.

Unter diesen Umständen glaubt die Staatsregierung auf den dringenden, von den Provinzialbehörden auf das Lebhafteste befürworteten Antrag der Vertreter der Stadt Eupen und der dortigen Handels- und Verkehrsinteressenten den Ausbau der erbetenen, nur etwa 9,0 km langen Zweigbahn, durch deren Herstellung eine blühende Industrie vor dem Niedergange bewahrt werden soll, unter der Voraussetzung empfehlen zu sollen, dass die betheiligten Interessenten neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Terrains sich zur Gewährung eines, ihrer Leistungsfähigkeit und den besonderen aus der Bahnanlage für sie zu erwartenden Vortheilen entsprechenden Baarzuschusses von 90 000 ℳ verpflichten.

Durch die beabsichtigte, etwa 7,4 km lange Fortsetzung der Stolberger Thalbahn zum Anschluss an die Hohe Vennbahn in der Nähe von Walheim wird eine, vornehmlich im Interesse der Stadt Stolberg und ihrer zahlreichen industriellen Etablissements erwünschte wesentliche Verbesserung der projectirten Bahnverbindungen erreicht, deren Vortheile besonders im Falle eines etwaigen späteren Anschlusses der Hohe Vennbahn an das Luxemburgische Eisenbahnnetz hervortreten würden. Unter den mannigfachen, für den Stolberger Anschluss in Frage kommenden Projecten war nach eingehender Prüfung aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse derjenigen Linie auch im Betriebsinteresse der Vorzug zu geben, welche, in der Nähe von Walheim von der Hauptbahn abzweigend, über Breinig bei der Haltestelle II der Stolberger Thalbahn in letztere einmündet. Abgesehen davon, dass bei dieser Linienführung die Interessen der schon bestehenden Industrie Stolbergs und der zwischen Stolberg und Eschweiler belegenen bedeutenden Etablissements am meisten gewahrt erscheinen, erschliesst dieselbe gleichzeitig das Breiniger Industriegebiet mit einer Bevölkerung von rund 1 700 Seelen, reichen Erzlagern und ergiebigen Steinbrüchen, deren Betrieb Mangels geeigneter Absatzwege hat theils gänzlich eingestellt, theils erheblich reducirt werden müssen.

Die grossen Vortheile, welche durch die, wie eben erwähnt, vornehmlich im Interesse der Stadt Stolberg und des angrenzenden Industriebezirks projectirte Verbindung den betheiligten durchaus leistungsfähigen Interessenten erwachsen werden, lassen die Forderung eines neben der unentgeltlichen Ueberweisung des erforderlichen Terrains noch zu leistenden Baarzuschusses von 74 000 ℳ gerechtfertigt erscheinen.

Bei der Bearbeitung des Projects für die vorstehend unter No. I bezeichneten Meliorationsbahnen, durch deren Ausführung eine auch im Interesse der Landesvertheidigung erwünschte Vermehrung der Schienenstrassen an der westlichen Reichsgrenze herbeigeführt wird, ist darauf Rücksicht genommen, dass ein demnächstiger Anschluss an das Luxemburgische Eisenbahnnetz etwa bei Ulflingen möglich bleibt. Die langjährigen, zuletzt von einem Comité in Aachen verfolgten Bestrebungen der betheiligten Kreise nach Herstellung einer solchen Verbindung, für deren Zustandekommen anfänglich auch die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung in richtiger Würdigung der Vortheile, welche eine kürzere directe Verbindung der reichen Erzlager Luxemburgs mit dem Ruhrkohlen-, Inde- und Wurmrevier für Luxemburg haben würde, ein lebhaftes Interesse zu erkennen gegeben hatte, haben bisher keinen Erfolg gehabt. Nach Herstellung der vorstehend in Aussicht genommenen Schienenverbindungen, durch welche das nur etwa 25 km von der Station Ulflingen der Wilhelm-Luxemburgeisenbahn entfernt liegende St. Vith in das allgemeine Verkehrsnetz einbezogen wird, dürfte das Zustandekommen des ohne besondere Schwierigkeiten aus führbaren Anschlusses an die Eisenbahnlinien des Grossherzogthums Luxemburg wohl nur noch als eine Frage der Zeit anzusehen sein.

Die aus dem engeren Verkehrsgebiet der projectirten Bahnen von etwa 2 200 qkm Flächeninhalt und 112 000 Einwohnern zu erwartenden Transportartikel werden hauptsächlich in Erzen, Kohlen, Holz, Kalk, Steinen, Leder, Woll- und Tuchwaaren, Getreide, Vieh, künstlichen Düngemitteln, Torfstreu etc. bestehen.

Nach Massgabe der angefertigten Vorarbeiten berechnen sich die, für die einschliesslich der Abzweigung nach Malmedy 135,3 km lange Bahn Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen), aufzuwendenden Anlagekosten, ausschliesslich der auf 686 000 ℳ zu veranschlagenden Kosten des Grunderwerbs, auf 14 224 000 ℳ = rot. 105 100 ℳ pro Kilometer. Unter Hinzurechnung des nach der Bewilligung des vorjährigen Gesetzes auch hier in Aussicht genommenen staatsseitigen Zuschusses zu den den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten in Höhe der Hälfte ihres anschlagsmässigen Betrages mit 343 000 ℳ sind als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital 14 567 000 ℳ in den Gesetzentwurf eingestellt.

Der Werth der zum Bahnbau erforderlichen fiscalischen Flächen (rund 16,3 ha) mit etwa 22 000 ℳ ist bei den vorstehend berechneten Grunderwerbskosten nicht mit berücksichtigt.

Die Anlagekosten der Zweigbahn Raeren-Eupen sind ausschliesslich der auf 100 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten auf 970 000 ℳ = 107 800 ℳ pro Kilometer berechnet. Nach Abzug des von den Interessenten zu leistenden Zuchusses von 90 000 ℳ sind staatsseitig 880 000 ℳ aufzuwenden.

Die Grunderwerbskosten der Zweigbahn Walheim-Stolberg sind auf 137 000 ℳ und die Baukosten, nach Abrechnung dieser Summe, auf 1 263 000 ℳ = 170 700 ℳ pro Kilometer veranschlagt. Das nach Abzug des von den Interessenten zu leistenden Zuschusses von 74 000 ℳ verbleibende staatsseitig aufzuwendende Baucapital beträgt hiernach 1 189 000 ℳ.

Von der letzteren Zweigbahn werden fiscalische Flächen voraussichtlich nicht berührt, während für die erstere Zweiglinie etwa 9,6 ha mit einem anschlagsmässigen, in den vorstehend aufgeführten Grunderwerbskosten nicht berücksichtigten Werthe von ca. 16 000 ℳ erforderlich sein werden.

II. Ahrweiler-Adenau.

Die ungünstigen Verhältnisse, unter welchen die wirthschaftliche Entwickelung des Eifelgebiets allgemein leidet, liegen auch in dem Kreise Adenau vor. Die 21 800 Seelen zählende Bevölkerung des ein Flächengebiet von 549 qkm einnehmenden Kreises ist vorzugsweise auf Landwirthschaft, Viehzucht und Forstcultur hingewiesen. Der dem Ackerbau dienstbare Boden liefert unter den Einflüssen eines rauhen und nassen Klimas nur geringe Erträge und deckt lange nicht den zum eigenen Unterhalt erforderlichen Bedarf. Bei dem Mangel sonstiger Erwerbsquellen ist ein nicht unbedeutender Theil der Bevölkerung genöthigt, in den benachbarten Industrierevieren Rheinlands Beschäftigung zu suchen, und zeigt demzufolge der Kreis eine stetige Abnahme seiner Bevölkerung.

Um diesen, in letzter Zeit zu Folge mehrjähriger schlechter Ernten in noch fühlbarerer Schärfe hervortretenden Zuständen Abhülfe zu schaffen und die Bevölkerung vor weiterem Rückgange zu schützen, erscheint die Herstellung einer den Kreis Adenau erschliessenden und den Verkehr desselben mit den nahe gelegenen Schienenstrassen vermittelnden Eisenbahnverbindung als ein dringendes Bedürfniss. Zur Befriedigung desselben ist die Fortsetzung der linksrheinischen Zweigbahn Remagen-Ahrweiler, durch welche gleichzeitig der Kreis Ahrweiler (371 qkm, 35 800 Einwohner) weiter erschlossen wird, als besonders geeignet erkannt worden.

Von dem Bahnhofe Ahrweiler der gedachten Zweigbahn ausgehend, durchzieht die 30,1 km lange Bahn in fortwährender Steigung und unter Ueberwindung mannigfacher Terrainschwierigkeiten den zum Kreise Ahrweiler gehörenden, durch Weinbau ausgezeichneten unteren Theil des Ahrthales bis Altenahr, tritt hierauf in den Kreis Adenau und bei Dümpelfeld in das Thal des Adenauer Baches ein, um nach kurzem Laufe in demselben bei Adenau, dem Kreuzungspunkte der Strassen Bonn-Trier und Blankenheim-Mayen, mit rund 1 450 Einwohnern, mehreren Tuch-, Sammet- und Nesselwebereien etc. zu enden.

Die so den Kreis Adenau bis ziemlich zu seiner Mitte erschliessende Bahn wird dem Wirthschaftsbetriebe desselben zu wesentlichem Nutzen gereichen; sie wird einen intensiveren und lohnenderen Betrieb der Landwirthschaft ermöglichen, sich insbesondere aber für die Nutzung der ausgedehnten, zum Theil im fiscalischen Besitz befindlichen Waldungen von etwa 16 000 ha Umfang, deren zahlreiche Lohschläge und alte Nutzholzbestände wegen der schwierigen Abfuhrwege gegenwärtig nur ungenügende Verwerthung finden, von günstigem Einflusse erweisen. Auch darf nach Fertigstellung der Bahn auf eine kräftigere Entwickelung der Bergbauindustrie, wozu die Bleierzlager bei Wimbach und

Mütscheid und die Schwerspathgruben südlich von Adenau Gelegenheit bieten, gerechnet werden. Ausserdem wird die stattfindende Erschliessung des an Naturschönheiten reichen und vielbesuchten unteren Ahrthales sowohl seinen Bewohnern wie der Bahn selbst durch gesteigerten Fremdenverkehr zum Vortheil gereichen.

Das engere Verkehrsgebiet der neuen Bahn umfasst etwa 800 qkm mit rund 38 000 Einwohnern; als hauptsächlichste Transportartikel werden derselben zufliessen: Holz, Lohe, Steine, Erze, Vieh, Wein u. s. w.

Die Anlagekosten der Bahn belaufen sich nach den angestellten Ermittelungen, ausschliesslich der auf 360 000 *M.* anzunehmenden Kosten des Grunderwerbes, auf 3 260 000 *M.* = 108 300 *M.* pro Kilometer. Unter Hinzurechnung des hier in Aussicht genommenen staatsseitigen Zuschusses zu den Grunderwerbskosten von zwei Dritteln ihrer anschlagsmässigen Höhe mit 240 000 *M.*, bei dessen Bemessung einerseits die äusserst beschränkte Leistungsfähigkeit des Kreises Adenau, andererseits zu berücksichtigen war, dass der Kreis und insbesondere die Kreisstadt Ahrweiler von der projectirten Fortsetzung der Zweigbahn Remagen-Ahrweiler eine ihre Interessen schädigende Verschiebung der bestehenden Verkehrsverhältnisse befürchten, und daher auf eine Betheiligung an den Baukosten dieser Linie im Kreise Ahrweiler nur Seitens einiger von der neuen Verbindung Vortheil erhoffender Gemeinden desselben zu rechnen sein wird, sind als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital 3 500 000 *M.* in den Gesetzentwurf eingestellt.

Fiscalische Terrainflächen werden voraussichtlich nicht in Anspruch genommen werden.

Wagenbestellungskarten.

Es liegen uns Exemplare der von der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg eingeführten Wagenbestellkarten vor, auf welche wir die Aufmerksamkeit des Publikums lenken möchten. Denn durch den Gebrauch derselben werden die Versender (namentlich die den handeltreibenden Kreisen nicht angehörigen) vor den Nachtheilen bewahrt, welche häufig in Folge mangelnder Kenntniss der geltenden Bestimmungen über Wagenbestellung entstehen. Die erwähnten Karten sind in der Form von gewöhnlichen Correspondenzkarten der Deutschen Reichspost ausgeführt und enthalten auf der Vorderseite ein gedrucktes, theilweise bereits ausgefülltes Adressformular (An die Staatseisenbahnstation, die Station der . . . . . . Eisenbahn . . . . . . zu . . . . . .). Auf der Rückseite ist folgendes Formular aufgedruckt:

Herr . . . . in . . . . strasse No. . .
bestellt hiermit folgende Wagen:

Anzahl der Wagen.	Gattung der Wagen.	Zu verladender Gegenstand und Bestimmungsstation.	Geforderte Tragfähigkeit des Wagens in Kilogramm.	Tag, zu welchem die Beladung erfolgen soll.	Bemerkungen.

Ein vor der Absendung von der Bestellkarte abzutrennender Talon enthält die hauptsächlichsten für Wagenbestellung massgebenden Bestimmungen und die den Versender über den Gebrauch der Karte belehrende Notizen, wie folgt:

1. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann.
2. Die Bestellung der gewünschten Wagen ist möglichst drei Tage vor dem Tage der Beladung zu bewirken.
3. Für Güter der Specialtarife sind offene Wagen zu bestellen, sofern nicht Versender 10 pCt. Zuschlag für die Beförderung in bedeckten Wagen zahlen will.

   Für die Güter der Specialtarife, welche unter III der allgemeinen Tarifvorschriften aufgeführt sind, werden auch ohne Erhebung des Zuschlags nach Möglichkeit bedeckte Wagen gestellt, wenn ein bezüglicher Antrag in Colonne „Bemerkungen" der Wagenbestellkarte ausgedrückt ist.
4. Bei Verladungen von Vieh werden die Wagen mit einer Ladefläche gestellt, wie sie disponibel sind, auf ausdrücklichen Wunsch jedoch thunlichst Wagen je von einer Ladefläche bis zu 16 □m oder darüber.
5. Bei Verladungen von Bauholz, Brettern etc. ist anzugeben, wie lang in Metern die Stücke sind.
6. Ein Anspruch auf Gestellung von Wagen mit einer Tragfähigkeit von über 10 000 kg oder mehr als 2 Achsen besteht nicht.

   Wagenladungen, deren Gewicht 10 000 kg übersteigt, werden nach dem wirklichen Gewichte und der Classe B resp. dem betreffenden Specialtarif tarifirt, sofern sie auf einen Wagen von entsprechender Tragfähigkeit über 10 000 kg haben verladen werden können. Hat dem Versender ein Wagen von nur 10 000 kg Tragfähigkeit gestellt werden können, so muss der Ueberschuss der Ladung als Stückgut mit besonderem Frachtbrief aufgegeben, oder die ganze Ladung auf zwei Wagen vertheilt werden, falls sich die Tarifirung nach Classe A 1 oder A 2 billiger stellt. Der Versender hat hierüber zu bestimmen.
7. Die Eisenbahn ist berechtigt, für jeden bestellten Wagen eine Caution von 6 *M.* hinterlegen zu lassen.
8. Wegen Ueberlastung sind Strafen zu zahlen. Wer die Verwiegung beantragt, bleibt von Strafe frei, sobald nicht bösliche Handlungsweise vorliegt. Für die beantragte Verwiegung von Wagenladungen wird eine Gebühr erhoben.

   Die unterlassene Angabe des Gewichts im Frachtbriefe gilt als Antrag auf Verwiegung.
9. Bei Selbstverladung durch die Versender liefert die Angabe derselben über das Gewicht und die Stückzahl einen Beweis gegen die Eisenbahn nicht. Will Versender sich diesen Beweis sichern, so muss er die Verwiegung und Zählung gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühr beantragen.
10. Unvollständig oder ungenau ausgefüllte Bestellkarten werden nöthigenfalls zur Vervollständigung zurückgesandt.

Die Karten sind auf allen Stationen des Directionsbezirks Bromberg für 1 ₰ pro Stück (den abgerundeten Selbstkostenpreis) käuflich.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 6. Februar 1882. (Bahnpolitik und Union générale. Staatsbahnbetrieb. Tarifcartellekündigung. Nothsignalcontravention. Statistische Formularien. Budapest-Semlin. Kikinda-Becskerek. Waarenverkehr. Ofen-Fünfkirchen. Serbische Bahnen. Seefrachtencartell. Bozen-Meran. Technische Enquête. Wasserstrassen. Börsennotiz.)

Die Oesterreichische Eisenbahnpolitik wird durch den Zusammenbruch der Union générale nicht im Mindesten tangirt. Das Bestreben, einzelne Verkehrslinien zu verstaatlichen, hat schon vor Bontoux' Auftreten das Handelsministerium beschäftigt; die angeblichen Pläne, welche dasselbe durch seine Mitwirkung realisiren sollte, sind vollständig aus der Luft gegriffen. Es mag vielleicht sein, dass Bontoux, wie so vieles Andere, auch das Oesterreichische Eisenbahnwesen zum Operationsfelde gewinnen wollte; seine allerdings grossartigen Conceptionen fanden aber wenig Anklang; als ehemaliger Leiter der grössten Oesterreichischen Eisenbahn und bis vor wenigen Tagen noch als Vertreter der riesigst scheinenden Geldmacht wurde er vielleicht angehört; als Factor der Verstaatlichung, welche mit ihm für immer fallen soll, wurde er nie angesehen. Dieselbe wird ihren bedächtigen Verlauf schon aus dem Grunde nicht ändern, weil der Staat nicht capitalskräftig genug ist; dann müssen die Resultate der bisherigen Verstaatlichungen abgewartet werden, ehe neue Projecte an die Reihe kommen. Inzwischen sind die Privatbahnen eifrigst bemüht, durch inniges Zusammenwirken nicht nur allen Beschwerden abzuhelfen, sondern vielmehr dem Publikum und dem Staat so viele Vortheile zu bieten, dass er es bezüglich mehrerer derselben doch erwägen wird, ob nicht lieber ihr Heimfall ruhig abzuwarten sei. Die Regierung hat es in ihrer Macht, auch rücksichtlich derjenigen Bahnen imperativ einzugreifen, deren concessionsmässiges Recht dagegen eine gewisse Schranke zieht, welche geltend zu machen die Betroffenen jedoch in der Regel unterlassen, da das allgemeine Interesse, auf welches sich regierungsseitig berufen werden kann, stets in hohem Grade respectirt wird.

Für die Organisation des staatlichen Eisenbahnbetriebes wird gegenwärtig im Handelsministerium das Statut ausgearbeitet. Dasselbe beruht auf dem Princip der Decentralisation. Das Staatsbahnnetz wird vorläufig die Elisabeth Westbahn, die Rudolfbahn und die Niederösterreichischen Staatsbahnen umfassen und später durch die Einbeziehung der Vorarlberger Eisenbahn erweitert werden. An der Spitze der einheitlichen Leitung des ganzen Netzes steht die Direction der Staatseisenbahnen, welche unmittelbar dem Handelsminister untergeordnet ist. Ihr unterstehen Inspectorate, welche den Betrieb der einzelnen Linien führen. Gleichzeitig werden die Normen für die Bildung eines Eisenbahnrathes ausgearbeitet, in welchem alle Interessentenkreise, wie Handel, Industrie u. s. w., vertreten sein werden, der auch in allen principiell wichtigen Eisenbahnfragen sein Votum abgeben soll. Aus dem Eisenbahnrathe wird ein ständiger Ausschuss, verstärkt durch Mitglieder des Handelsministeriums und der Generalinspection, von der Regierung designirt, welcher der Direction in allen commerziellen und Tariffragen an der Seite stehen wird. Die Mitglieder des Ausschusses werden für ihre Mühewaltung honorirt, während die Mitgliedschaft im Eisenbahnrath ein unbesoldetes Ehrenamt ist.

Die zwischen der Elisabethbahn und den übrigen Oesterreichisch-Ungarischen, sowie ausländischen Verwaltungen bestandenen Tarifcartelle, namentlich nach den Niederlanden, Belgien, sowie dem Rhein sind gekündigt worden. Durch diese Kündigung

dürfte vorläufig nur bezweckt sein, freie Hand zu gewinnen, um die gestärkte Machtstellung des neuen Netzes durch bessere Verkehrsquoten zum Ausdruck zu bringen. Eine Erhöhung der Tarife, die übrigens auch nicht in Aussicht genommen war, ist schon deshalb ausgeschlossen, weil anderweitige Concurrenzen dies unmöglich machen, überdies auch die Exportverhältnisse dadurch in ungünstigster Weise tangirt wären. Den besten Beweis, dass auch der Staat auf dem bisher von den betreffenden Privatbahnen befolgten Weg verharren will, liefert der Umstand, dass die schon seit längerer Zeit bestandenen Refactiesätze für Ungarisches Getreide nach der Schweiz nunmehr im tarifarischen Wege zur Einführung gelangen sollen, also ihren provisorischen Charakter verlieren.

Für die Benutzung des an Eisenbahnwagen angebrachten Nothsignals ohne Vorhandensein der dringendsten Nothwendigkeit wurden laut einer im „Reichsgesetzblatt" und in der „Wiener Zeitung" publicirten Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. d. Mts. die Bahnverwaltungen ermächtigt, jeden schuldtragenden Passagier, unbeschadet der nach Umständen gebotenen Anwendung des allgemeinen Strafgesetzes und der besonderen Polizeistrafverordnungen, zum allsogleichen Erlage einer Conventionalstrafe von 10 fl. zu Gunsten der Bahnverwaltung zu verhalten.

Ueber die Revision der Formularien für die amtliche Eisenbahnstatistik und die Erläuterung einiger in letzterer gebrauchten Bezeichnungen ist den Oesterreichischen Bahnverwaltungen ein vom 30. December v. J. datirter Handelsministerialerlass zugegangen, in dessen Eingange denselben bekannt gegeben wird, dass mit der Königlich Ungarischen Regierung eine Vereinbarung betreffs der künftigen von den beiderseitigen statistischen Stellen (Departements resp. Landesbureau) gemeinsam zu veranlassenden Statistik der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie getroffen werde.

Der Bau der Budapest-Semliner Eisenbahn scheint durch die letzte Börsenkrise in keiner Weise berührt zu sein, nachdem einerseits der Bau nicht allein der Länderbank, sondern als Mitcontrahentin der die volle Garantie hietenden Firma Fives-Lille und den mit derselben alliirten Ungarischen Bauunternehmern übertragen wurde, andererseits die Länderbank die für die derselben im Nominalwerthe von 12 000 000 fl. übergebene Papierrente entfallende Summe seinerzeit an die Staatscasse voll eingezahlt hat und die Bauunternehmer die ihnen gebührenden Beträge unter Zurückhaltung der zur Vermehrung ihrer Cautionen dienenden 5 pCt. vom Staate in Raten und stets nur auf Grund der entsprechenden Arbeits- und Verdienstausweise erhalten.

Die Actiengesellschaft zum Ausbau der Vicinaleisenbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek hat am 28. Januar d. J. ihre constituirende Generalversammlung abgehalten, in welcher die Direction sowie das Aufsichtscomité gewählt wurde. Zwei Mitglieder der Direction und ein Mitglied des Aufsichtscomités werden vom Finanzminister ernannt. Das Capital der neu constituirten Gesellschaft beträgt 1 915 000 fl.

In dem Waarenverkehre Ungarns mit Oesterreich und anderen Ländern pro November 1881 hat laut dem Ausweise des Ungarischen Bureaus für Länderstatistik die Ausfuhr um 262 867 Stück und 1 061 448,85 Metercentner im Werthe von 8 873 469 fl. die Einfuhr überstiegen.

Die Ofen-Fünfkirchener Bahn, welche die Creditanstalt baut, wird schon im Herbst fertig. Dieselbe ist 26 Meilen lang; die Baukosten sind auf 11,2 Millionen veranschlagt, doch ist es schon heute ziemlich gewiss, dass das ganze Baucapital nicht in Anspruch genommen wird und dass hiervon ein bedeutender Betrag verbleibt, mit welchem man eine Flügelbahn nach Szegszárd auszuführen gedenkt.

Die Serbischen Bahnen sollen von der Oesterreichischen Staatsbahn übernommen werden. Es wird der beschleunigten Reise des Generaldirectors Kopp nach Paris diese Deutung gegeben. Es soll auch dort berathen werden, welche Vorschläge der Ungarischen Regierung von der Oesterreichischen Staatsbahn über den Ausbau der Linie Raab-Ofen gemacht werden sollen: deren Verwaltung wird den Wünschen des Landes jedenfalls Rechnung zu tragen bemüht sein, und in nicht zu langer Zeit dürfte man hören, dass die Oesterreichische Staatsbahn von der bekannten Entschädigungsklage zurückgetreten ist.

Zwischen der Südbahn und dem Lloyd ist ein Seefrachtencartell zu Stande gekommen. Dem hierüber veröffentlichten Circular, welches die genaueren Bestimmungen und die sehr ermässigten Frachtsätze zur Unterstützung der Importfahrten enthalten, entnehmen wir folgende Eingangsbemerkung: Die Labilität der Seefrachten macht es dem Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd, auch im Interesse der Oesterreichischen Empfänger, welche sonst leicht um die Chancen einer günstigeren Conjunctur gebracht werden könnten, unmöglich, fixe Uebernahmesätze für den Importverkehr von den Amerikanischen und sonstigen angelaufenen Häfen festzustellen. Dagegen hat die Verwaltung des Lloyd Agenten in den einzelnen Häfen nominirt, welche alle Auskünfte ertheilen und ermächtigt sind, directe Frachtsätze von den betreffenden Häfen nach Wien, Leoben, Graz, Klagenfurt, Villach, Innsbruck, Kufstein und Bozen zu erstellen.

Ueber die Bozen-Meraner Bahn entnehmen wir einem Reiseberichte Folgendes: Diejenigen, welche noch vor einem Jahre dazu verurtheilt waren, erschöpft nach Bozen zu kommen und von hier nach einer 3stündigen Wagenfahrt zumeist in Postwagen nach Meran zu gelangen, können uns mit Recht um den seit einigen Monaten eröffneten Eisenbahnverkehr beneiden, dessen Anlagekosten gewiss reiche Zinsen Meran selbst und dessen Umgebung tragen werden. Man kann täglich 4 Mal von Meran und von dort eben so oft nach Bozen durch eine malerische Gegend in Waggons nach Französischem Geschmack in kaum 1½ Stunden fahren. Ein glücklicher Zufall diente zur Unterstützung des Unternehmens; die zur Etschregulirung bestehenden festen Dämme wurden zugleich als Unterbau der Bahn benutzt. Im Jahre 1880 wurde dieselbe concessionirt und ist die 32 km lange Linie statt 1883 schon im Monat October 1881 dem Verkehre übergeben worden. Längs der Bahn trifft man auf Schritt und Tritt Edelsitze, stolze Schlösser, unbewohnte Klöster, an Märchen reiche Ruinen, wildromantische Felsabstürze, Wasserfälle, mit einem Worte alle das, was der Romantik Südtirols einen so unwiderstehlichen Reiz verleiht.

Die technische Enquête, welche wieder in Sicht erscheint, ist nur als eine Fortsetzung der im März v. J. begonnenen und später unterbrochenen Berathungen anzusehen. In Betreff Einführung eines Normalprofiles für Schienen dürfte das als Normale beantragte Profil der Arlbergschiene für Hauptbahnen kaum auf Schwierigkeiten stossen, da die hiermit gemachten Erfahrungen äusserst günstige sind. Für Local- und Secundärbahnen wird sich wohl ein einheitliches System schwer feststellen lassen und die Enquête sich wahrscheinlich darauf beschränken, für dieselben verschiedene Profile — doch nicht in zu grosser Anzahl — festzustellen. Bei der grossen Anzahl von eisernen Oberbausystemen, welche einander noch zum Ueberflusse bekämpfen, ist an die definitive Annahme eines derselben um so weniger zu denken, als auch die Terrainverhältnisse unserer Eisenbahnen diesbezüglich ungünstig sind und erfolgten auch die Versuche bisher in ganz minimaler Weise, indem in Oesterreich-Ungarn mit Beginn des Jahres 1880 blos 25 km mit eisernem Oberbau bestanden.

Der Entwickelung von Wasserstrassen insbesondere durch Verbindung der bereits schiffbaren Flüsse wird die grösste Aufmerksamkeit gewidmet. Es existirt das Project einer Verbindung der Wolga mit dem Rhein, durch welche Galizien eine neue Transversallinie, nämlich von Szczurowice an der Russischen Grenze bis Oderberg, erhalten würde. Wie das Polnische Blatt „Gaz. Nar." erfährt, soll ein in Wien domicilirender Ingenieur vom Handelsministerium die Vorconcession für Vornahme der technischen Vorarbeiten für die erwähnte Transversalwasserstrasse erhalten, welche circa 600 km lang sein würde.

Die Unberechenbarkeit der Börse hat eine Haussesströmung zu verzeichnen, die nach der letzten Panique unmöglich schien. Davon profitirten in erster Reihe die als Anlagewerthe angesehenen Bahneffecten, da sich das Capital nach dem ersten Schrecken wieder nach sicherer Fructificirung umsieht. Die Vergleichung der beiden letztwöchentlichen Course zeigt die Avancen folgender Actien u. z.:

Karl-Ludwigbahn .	285,50	300,75	Staatsbahn . .	287,00	312,00
Oesterr. Norwestb.	199,00	215,00	Südbahn . . .	117,50	136,00
Elbethal	206,00	227,75	Nordbahn . .	2413,00	2485,00

während sich die übrigen Actien und Prioritäten in einem weit geringeren Tempo nach aufwärts bewegten.

Personal-Nachrichten.

Berliner Stadtbahn. Am Tage der Betriebseröffnung der Berliner Stadtbahn publicirte der „Staats-Anzeiger" folgende amtliche Nachricht: „Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht: dem Regierungs- und Baurath Ernst August Dircksen, Vorsitzenden der Königlichen Commission für den Bau der Berliner Stadteisenbahn hierselbst, den Charakter als Geheimer Regierungsrath zu verleihen."

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn. An Stelle des verstorbenen Geheimen Rath Salzmann wurde Seitens des Verwaltungsraths der Rechtsanwalt Berger (früher Syndicus der Breslauer Discontobank) zum Mitgliede des Directoriums erwählt.

Blocksystem und elektrische Glocken in Frankreich.

Der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Eisenbahngesellschaften ein im „Journal officiel" vom 29. Januar 1882 veröffentlichtes Circular gerichtet, in welchem er besonders auf die Nothwendigkeit der allgemeinen Einführung des Blocksystems und der elektrischen Glocken hinweist. Wir geben im Nachstehenden das Wesentlichste aus dem Circular wieder.

Durch ministerielles Circular vom 13. September 1880 sind die Eisenbahngesellschaften aufgefordert worden, das Blocksystem auf denjenigen Strecken zur Anwendung zu bringen, welche in gewissen Tageszeiten von 5 oder mehr Zügen in der Stunde in derselben Richtung durchfahren werden, sowie auch

auf denjenigen Bahnstrecken, auf welchen Geleisabzweigungen sich befinden. Dasselbe Circular schreibt den Gesellschaften vor, die erforderlichen Massregeln zu ergreifen, um nach und nach diejenigen eingeleisigen Bahnstrecken, auf welchen mehr als 6 Züge täglich in jeder Richtung verkehren, mit elektrischen Glocken nach „Deutschem" System zu versehen.

Seit Erlass jener Circulare haben sich zahlreiche Unfälle ereignet und haben die Nothwendigkeit dargethan, die betreffenden Vorschriften zu erneuern und zu vervollständigen. Einer dieser Unfälle, der schwerste, hat stattgefunden auf einer doppelgeleisigen mit Blockapparaten nach System Tyer ausgerüsteten Strecke und ist dadurch der Beweis geliefert worden, dass ein Blocksystem nur dann die genügende Sicherheit gewährt, wenn es mit grösster Strenge gehandhabt wird und wenn dabei vervollkommnete Apparate zur Anwendung kommen, durch welche Irrthümer oder Vergesslichkeit der mit der Handhabung der Apparate betrauten Bediensteten unschädlich gemacht werden. Es ist deshalb für nöthig erkannt worden, noch die nachstehenden Vorschriften zu erlassen.

1. Für doppelgeleisige Strecken.

Auf den doppelgeleisigen Strecken der Mehrzahl der grossen Französischen Bahnnetze ist nicht das absolute Blocksystem in Anwendung, sondern ein unter der Bezeichnung „permissif" bekanntes gemildertes System. Es werden nach diesem System in gewissen Fällen und unter Beachtung der in den Reglements gegebenen Sicherheitsvorschriften, welche indessen nur zu leicht unbeachtet bleiben, ein oder mehrere auf einander folgende Züge in einen blockirten Streckenabschnitt zugelassen. Dieses Verfahren ist mangelhaft und kann Unfälle veranlassen.

Andererseits sind die zur Anwendung gekommenen Apparate nach System Tyer von empfindlicher Construction und erfordern eine sehr fleissige Beaufsichtigung. Auch setzt die Handhabung derselben die beständige Anwesenheit und Aufmerksamkeit der betreffenden Beamten voraus. Die gleichen Unvollkommenheiten zeigen sich, wenn auch in geringerem Grade, bei den Indicatoren nach System Regnault, welches bei einigen Gesellschaften in Anwendung gekommen ist.

Die Apparate nach System Tyer und Regnault haben ausserdem den Nachtheil, dass sie den bei den Blockstationen postirten Beamten nur die Anweisungen geben, nach welchen sie die für die Locomotivführer massgebenden optischen Signale zu stellen haben. Die optischen Signale sind auf diese Weise vollständig unabhängig von den elektrischen; durch Vergesslichkeit oder Irrthum können daher leicht falsche Signale gegeben und so Unfälle veranlasst werden.

Um diesen Unzuträglichkeiten wenigstens theilweise abzuhelfen, suchen die Gesellschaften die Systeme Tyer und Regnault in der Weise zu vervollkommnen, dass die optischen Signale mit dem elektrischen Apparat in Verbindung gebracht werden und dass eine sichtbare Spur der von dem correspondirenden Posten gegebenen Signale bleibt, aber es ist dies ein Problem, dessen Lösung noch unsicher ist. Es entstehen durch diese Versuche ausserdem Unsicherheiten und Verzögerungen, während die Zeit zum Handeln drängt.

Von jetzt ab muss die Anwendung des absoluten Blocksystems im Allgemeinen als Regel für den Betrieb auf zweigeleisigen Strecken angesehen werden und müssen dabei, damit die Wirkung dieses Systems voll zur Geltung kommt, die am meisten vervollkommneten Apparate Verwendung finden, welche mit Solidität der Ausführung und Einfachheit in der Handhabung noch die folgenden charakteristischen Eigenschaften verbinden: unmittelbare und vollständige Verbindung der elektrischen und der optischen Signale, der Art, dass letztere automatisch die ersteren wiedergeben; mechanische Verriegelung der Haltstellung der optischen Signale, so dass eine Stellung auf „freie Fahrt" nur angängig ist mit Gestattung des in der Fahrtrichtung folgenden nächsten Postens. Endlich müssen, wenn die elektrischen Apparate versagen, alle Signale in der Haltstellung festgehalten werden. Diese Bedingungen scheinen in befriedigender Weise bei den elektrischen Semaphoren nach System Lartigue, Tesse und Prud'homme erfüllt zu werden; es functioniren diese Apparate regelmässig auf gewissen, sehr mit Verkehr belasteten Strecken verschiedener Französischen Bahnnetze.

Der Minister glaubt deshalb die Eisenbahngesellschaften auffordern zu müssen, Apparate, welche alle vorgenannten Eigenschaften in sich vereinigen, binnen kürzester Frist auf allen mit stärkerem Verkehr belasteten Strecken zur Einführung zu bringen.

2. Für eingeleisige Strecken.

Auf eingeleisigen Strecken können Zugcollisionen die ernstesten Folgen haben. In welcher Art dieselben auch betrieben werden mögen, immer ist es als unerlässlich zu betrachten, dass dieselben mit Sicherheitsvorrichtungen ausgerüstet werden, welche die durch die gegenwärtig bestehenden Reglements gegebene Sicherheit erhöhen. Ausgenommen von dieser Forderung sind nur diejenigen Strecken, auf welchen nur ein einziger hin- und hergehender Zug verkehrt.

Eines der besten Hülfsmittel bieten die elektrischen Glocken, welche „Deutsche" Glocken bezeichnet werden. Dieselben kommen in Frankreich in zwei Systemen zur Anwendung: als System Siemens mit Inductionsstrom und als System Leopolder mit beständigem Strom. Diese Glocken sind in Deutschland seit mehr als 20 Jahren allgemein in Gebrauch und die Französischen Gesellschaften, welche sie eingeführt haben, haben damit sehr gute Erfolge erzielt. Diese Glocken dienen, wie bekannt, dazu, den auf der Strecke und auf den Bahnhöfen postirten Bediensteten die Abfahrt und die Richtung eines Zuges anzuzeigen, sie können ausserdem dazu dienen, Alarmsignale zu geben und namentlich allen auf der eingeleisigen Strecke verkehrenden Zügen „Halt" zu gebieten.

Es wird deshalb für nothwendig erachtet, dass nach und nach alle eingeleisigen Strecken ohne Rücksicht auf die Stärke ihres Verkehrs, mit elektrischen Glocken ausgerüstet werden. Besonders zu empfehlen ist dabei das System Leopolder, welches den Vorzug hat, dass im Nothfalle auch die Streckenbediensteten das Alarmsignal geben können.

Der Minister betont schliesslich nochmals die Wichtigkeit der baldigen Einführung der vorgedachten Massregeln und bemerkt, dass vor Allem die Elektricität als ein mächtiges Hülfsmittel bei dem Betriebe der Eisenbahnen sich zeige und dass die immer umfangreichere Anwendung derselben im Interesse der Betriebssicherheit anzustreben sei.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Für den Localverkehr der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie für den Verkehr zwischen dieser und den unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn tritt am 1. März cr. zu B. I. 4. b. des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, eine specielle Tarifvorschrift in Kraft, nach welcher für einzelne Gegenstände von Eisen und Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines bedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, die gewöhnliche Frachtberechnung eintritt, falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will und dieses im Frachtbriefe ausdrücklich bescheinigt. Elberfeld, den 4. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (311)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. März cr. gelangt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der K. K. priv. Dux-Bodenbacher und der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Juli 1881 ein Nachtrag I zur Einführung, welcher neue directe Frachtsätze für die Station Brüx der Aussig-Teplitzer Eisenbahn enthält. Berlin, den 4. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (312)

Am 1. Februar 1882 ist zu dem unter dem Titel **„Niederländisch- resp. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverbände"** giltigen Verbandsgütertarife Theil I der Nachtrag IV in Kraft getreten, welcher die Giltigkeit der allgemeinen Bestimmungen dieses Verbandsgütertarifs auch für den Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband ausspricht. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 6. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (313)

Cottbus - Grossenhainer Eisenbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass im diesseitigen Local-Viehverkehr fortan die zulässige Stückzahl für eine halbe Wagenladung Ferkel oder sonstiger kleiner Thiere von 40 auf 50 Stück erhöht worden ist. Cottbus, den 1. Februar 1882. Die Direction. (314)

Die im Hanseatisch-Preussischen Verbande für den Verkehr mit Hamburg der Lübeck-Büchener Bahn bestehenden Sätze der regulären Tarifclassen (mit Ausschluss der Ausnahmetarife) gelten fortan auch für den Verkehr mit Wandsbeck, Station der Lübeck-Büchener Bahn. Bromberg, den 1. Februar 1882. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (315 J)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Am 10. Februar cr. tritt zu dem Gütertarife für den rubricirten Verband der Nachtrag VIII in Kraft

Derselbe enthält Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Kohlfurt, Itzehoe, Dyhernfurth, Schmolz und Perleberg; ferner Ausnahmetarifsätze für Traubenzucker etc. zum Export bestimmt, ab Breslau B. S. F. und N. M., Herrnprotsch, Sprottau und Waltersdorf; neue Tarifsätze für Spandau und Wittenberge, sowie Ausnahmetarifsätze für Zink und Blei von Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Ufer Eisenbahn nach Flensburg.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau der Staatseisenbahnverwaltung hier, W., Köthenerstrasse 44. Druckexemplare sind bei den genannten Dienststellen für 0,15 ℳ käuflich zu erhalten. Berlin, den 3. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (316 J) (Forts. d. offiz. Anz. S. 195.)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. Jahr	4. Betriebslänge Ende des Monats Decbr. km	5. Im Monat December wurden befördert: Personen Anzahl	6. Güter Tonnen	7. Im Monat December betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres ℳ	8. aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt ℳ	9. aus dem Güterverkehr überhaupt ℳ	10. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres ℳ	11. aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt ℳ
	A. Hauptbahnen.*)									
	I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.									
*1	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1881	[1]) 1 220,92	711 300	515 000	2 871 400	600 400	2 101 000	35 813 600	9 314 600
	gegen	1880	+ 86,99	+ 53 080	+ 13 267	− 8 574 (+ 160 800)	+ 32 071	+ 12 289	+ 584 683 (+2081100)	+ 413 419
2	**Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk**									
*	a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1881	1 608,74	813 218	559 701	4 416 529	930 029	3 011 207	—	—
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
*	b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1881	2 620,21	576 809	368 280	3 466 410	1 014 381	2 131 934	—	—
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
*	c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1881	1 887,97	714 285	1 098 765	5 997 376	1 000 000	4 450 000	—	—
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
*	d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1881	1 144,37	741 617	698 952	2 128 470	576 710	1 426 740	—	—
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
*	e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1881	1 467,70	753 327	584 231	4 268 625	980 509	2 963 237	—	—
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
*	f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinisch)	1881	1 239,30	674 000	833 500	3 389 595	781 000	2 471 000	—	—
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
*	g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinisch)	1881	1 728,03	776 493	1 698 504	5 793 295	720 606	4 514 041	—	—
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa 2	1881	[4])11 696,32	—	—	29 460 300 [4a])	—	—	351 480 383	—
	gegen	1880	+ 118,87	—	—	+1 926 067 (+1310991)	—	—	+5515089 (+ 8091679)	—
*3	Sächsische Staatseisenb.	1881	[5]) 1 979,50	1 468 174	826 522	5 114 910	1 408 994	3 651 122	63 573 907	17 385 903
	gegen	1880	+ 6,52	+ 61 752	+ 19 644	+ 132 569 (+ 166 992)	+ 77 287	+ 62 282	+ 920 487 (+1026190)	+ 114 097
4	Württemb. Staatseisenb.	1881	[6]) 1 533,17	770 178	214 011	1 921 465	631 995	1 109 027	27 232 010	9 805 800
	gegen	1880	+ 5,13	+ 30 358	+ 4 102	− 12 744 (+ 131 697)	+ 11 479	− 34 774	+ 621 941 (+ 676 660)	+ 502 873
5	Badische Staatseisenb. .	1881	1 314,02	502 053	343 792	2 305 635	650 990	1 410 433	30 213 986	11 252 499
	gegen	1880	—	− 9 710	+ 5 183	+ 104 529 (— 277 359)	+ 22 096	− 34 118	— 215 888 (+1585300)	+ 36 173
6	Main-Neckar Eisenbahn	1881	[7]) 94,50	163 000	54 510	455 000	125 000	205 000	4 807 315	2 270 209
	gegen	1880	—	+ 1 665	− 4 683	− 49 (+ 137 450)	+ 3 819	− 1 506	− 1 527 (— 278 962)	+ 4 791
7	Oberhessische Eisenb. .	1881	175,73	39 345	10 805	66 233	29 788	30 085	981 002	397 581
	gegen	1880	—	+ 3 441	− 3 855	− 5 100 (— 4 978)	+ 3 051	− 9 352	− 13 089 (+ 18 632)	− 8 876
*8	Oldenburgische Staatseisenbahnen	1881	[8]) 290,25	100 606	40 748	222 283	77 966	127 276	3 024 595	1 191 539
	gegen	1880	—	+ 3 056	− 1 047	+ 27 621 (— 13 295)	+ 5 686	+ 1 718	− 60 292 (— 45 419)	− 16 709
9	Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenb.	1881	52,37	28 033	9 642	46 506	21 550	24 402	603 220	296 162
	gegen	1880	—	+ 393	− 2 432	− 1 768 (— 6 164)	+ 930	+ 3 419	− 8 196 (— 16 197)	− 10 596
	Summa A. I.	1881	18 356,78	—	—	42 463 732	—	—	517 730 018	—
	gegen	1880	+ 217,51	—	—	+ 2162551 (+1606134)	—	—	+7343208 (+13138983)	—
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.									
*10	Bergisch-Märkische E.									
	a) Hauptbahn und Hessische Nordb.	1881	[9]) 1 292,32	1 120 057	1 619 000	4 990 349	828 432	3 805 817	59 321 528	11 342 748
	gegen	1880	+ 22,75	+ 50 159	+ 235 986	+ 347 155 (+ 308 228)	+ 33 436	+ 314 962	− 280 486 (+ 29 307)	− 930 384
	b) Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1881	[10]) 143,24	59 687	253 900	585 496	45 307	508 689	6 721 848	596 868
	gegen	1880	—	+ 2 445	+ 29 949	+ 50 385 (+ 65 319)	+ 2 524	+ 48 156	+ 152 255 (+ 302 024)	− 9 240
11	Berlin-Dresdener Eisenb.	1881	182,08	39 974	49 292	228 027	46 555	171 202	2 845 794	830 450
	gegen	1880	—	− 658	+ 6 250	− 25 795 (— 18 855)	− 14 965	− 4 929	− 73 535 (+ 67 679)	− 66 548
12	Halle-Sorau-Gubener E.	1881	298,13	87 722	87 917	522 080	98 322	390 718	5 850 874	1 243 763
	gegen	1880	—	+ 5 613	+ 10 838	+ 10 220 (+ 52 290)	+ 8 896	+ 32 057	− 666 032 (—469 023)	+ 33 466
13	Münster-Enscheder B. .	1881	56,46	16 173	5 046	28 273	9 067	9 959	341 981	129 326
	gegen	1880	—	+ 3 123	+ 761	+ 5 035 (+ 4 296)	+ 188	− 905	+ 38 803 (+ 39 269)	+ 2 955
*14	Oberschlesische Eisenb.									
	a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1881	[12]) 824,46	340 158	844 230	3 412 561	335 069	2 670 941	39 916 670	4 474 455
	gegen	1880	—	+ 5 301	+ 118 559	+ 43 660 (+ 253 967)	+ 24 538	+ 126 846	+ 1723931 (+3376552)	+ 211 145
	b) Breslau - Posen - Glogauer Eisenbahn	1881	211,08	69 485	169 380	699 135	98 846	529 398	8 100 285	1 378 804
	gegen	1880	—	+ 5 127	+ 27 822	+ 12 604 (+ 33 913)	+ 3 867	+ 38 876	− 2 658 (+ 669 789)	+ 70 392

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

nach dem Stande am Ende des Monats December 1881.

12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24	25.	26.	27.	1.
Decbr. nahme	Verwendetes Anlage-Capital		Für 1881 sind znr Verzinsnng und Amortisation der Prioritätsobligationen und sonst. Darlehen aus Betriebseinnahmen erforderlich	Für 1881 sind zur Theilnahme an etwaiger Dividende bezw. Verzinsnng berechtigt		In den beiden letzten Jahren sind an Dividenden bezw. Zinsen gezahlt Proz. auf				Gesammtes bis jetzt der Gesellschaft concessionirtes Anlage-Capital				Länge der für das Anlage-capital (Sp. 22) herznstellenden Bahnstrecken	Nach Verausgabung des gesammten Anlagecapitals (Sp. 22) sind zur jährlichen Verzinsung nnd Amortisation der Prioritätsobligationen erforderlich	Laufende Nummer
aus dem Güterverkehr überhaupt	überhaupt	auf 1 km		Stamm-actien	Priorit.-Stamm-actien	Stamm-actien		Priorit.-Stamm-actien		überhaupt	davon in Stamm-actien	Priorit.-Stamm-actien	Priorit.-Obligationen			
M.	M.	M.	M.	M.	M.	1880	1879	1880	1879	M.	M.	M.	M.	Kilom.	M.	
24 381 000 + 441 387	432 000 943	379 238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
— —	424 681 055	261 990	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2a
— —	[2)] 485 771 702	185 394	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2b
— —	407 983 543	216 096	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2c
— —	[3)] 340 779 497	313 234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2d
— —	472 763 879	322 112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2e
— —	480 100 790	400 598	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2f
— —	steht noch nicht fest		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2g
— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42 949 872 + 857 028	577 140 165	296 878	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
15 476 577 — 427	440 087 204	287 044	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
16 913 919 + 67 467	396 513 843	307 480	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
2 070 000 + 476	22 726 936	240 497	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
500 679 — 14 864	38 948 640	221 639	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
1 723 681 — 33 356	32 134 290	110 712	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
298 437 + 3 368	7 052 208	134 661	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
43 707 780 + 661 041	526 650 000	435 284	15 599 930	210000000	—	5⅙	4¼	—	—	559 980 500	210 000 000	—	349 980 500	1 473,60	17 923 402	10a
5 748 080 + 160 690	56 525 000	394 617	2 559 984	—	—	—	—	—	—	72 245 000	—	—	72 245 000	143,24	2 889 804	10b
1 828 596 + 23 842	51 775 739	287 818	904 500	15 750 000	15 750 000	0	0	0	0	54 440 000	15 750 000	15 750 000	22 940 000	179,89	1 032 300	11
4 216 544 — 653 331	68 430 991	227 527	1 392 332	20 250 000	20 250 000	0	0	5	3½	70 230 000	20 250 000	20 250 000	29 730 000	300,76	1 486 500	12
143 112 + 11 644	9 000 000	159 405	[11)] 94 500	2 250 000	4 050 000	0	0	0	0	9,150 000	3 000 000	4 050 000	2 100 000	58,63	[11)] 94 500	13
30 642 069 +1 554 235	179 802 692	218 085	[13)]													14a
5 890 841 + 289 584	40 838 767	193 475	10857669	88 242 900	—	$10\frac{8}{10}$	$9\frac{6}{10}$	—	—	343 393 600	101 580 900	—	241 812 700	1 523,90	[14)] 11 249 609	14b

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1881	375,77	152 110	187 980	681 191	128 169	460 560	7 751 544	1 798 526
	gegen	1880	—	+ 8 472	+ 18 623	— 5 228 (+ 58 515)	+ 4 387	+ 61 629	+ 412 218 (+599 086)	+ 67 391
	d) Stargard-Posener E. .	1881	172,31	37 878	56 715	273 074	51 068	172 300	3 190 797	638 420
	gegen	1880	—	+ 5 685	+ 12 120	— 27 199 (— 37 684)	+ 7 752	— 12 400	— 158 405 (+ 43 973)	+ 20 193
15	Rhein-Nahe Eisenbahn .	1881	125,83	98 500	42 300	248 780	61 000	162 000	3 172 058	950 133
	gegen	1880	+ 5,23	+ 2 105	+ 1 390	+ 25 443 (+ 33 954)	+ 2 384	+ 23 059	+ 21 624 (+101 730)	— 2 751
16	Zittau-Reichenberger E.	1881	26,40	19 627	17 691	42 452	10 754	28 743	613 323	169 939
	gegen	1880	—	+ 17	— 858	— 2 051 (— 1 621)	+ 195	— 3 530	— 22 195 (— 12 640)	+ 6 175
	Summa A. II.	1881	3 708,08	—	—	11 711 418	—	—	137 826 702	—
	gegen	1880	+ 27,98	—	—	+434 259 (+752 322)	—	—	+ 1150836 (+4747746)	—
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.									
*17	Altona-Kieler Eisenbahn	1881	288,35	169 626	69 753	528 167	184 709	307 181	6 979 722	2 693 235
	gegen	1880	—	+ 1 449	+ 4 320	+ 41 010 (+ 52 063)	+ 14 223	+ 24 475	+ 337 380 (+617 791)	+ 33 307
18	Berlin-Anhaltische E. .	1881	428,73	208 676	205 060	1 643 310	330 100	742 210	15 537 330	5 273 250
	gegen	1880	—	+ 10 554	+ 27 969	—473 927 (+ 85 940)	+ 13 958	+ 41 446	— 169 100 (+676 720)	+ 33 385
*19	Berlin-Görlitzer Eisenb.	1881	329,22	101 330	97 480	560 752	98 135	352 679	6 252 942	1 427 943
	gegen	1880	—	+ 5 913	+ 2 105	— 88 202 (— 4 749)	— 49	— 24 290	— 70 046 (+184 125)	— 40 136
20	Berlin-Hamburger E. .	1881	[15] 441,66	149 580	104 468	1 491 858	306 241	1 044 681	16 714 975	4 188 962
	gegen	1880	—	+ 8 406	+ 121	+ 26 526 (—182 320)	+ 39 322	+ 35 204	— 876 793 (+ 85 553)	+ 235 265
21	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1881	601,25	184 605	229 410	1 217 235	208 357	841 584	13 225 793	3 025 528
	gegen	1880	—	+ 7 684	+ 12 366	+104 904 (+114 655)	+ 8 717	+ 33 504	— 32 204 (— 10 891)	+ 35 144
22	Cottb.-Grossenhainer E.	1881	154,74	31 851	37 718	152 995	23 356	117 716	2 039 660	340 104
	gegen	1880	—	+ 192	+ 4 025	+ 16 706 (+ 19 383)	+ 711	+ 16 763	+ 59 821 (+ 96 526)	— 8 716
23	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1881	[17] 99,26	26 862	66 200	105 134	14 623	79 438	1 086 142	191 859
	gegen	1880	—	+ 8	+ 30 416	+ 17 049 (+ 24 880)	+ 1 975	+ 21 469	+ 97 763 (+167 461)	+ 3 026
*24	Holsteinische Marschb. .	1881	[18] 96,50	33 132	21 427	73 462	28 159	39 737	842 374	400 924
	gegen	1880	—	+ 1 957	+ 9 217	+ 12 224 (+ 16 963)	+ 2 055	+ 10 169	+ 130 665 (+180 774)	+ 49 863
25	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1881	110,69	56 123	52 332	300 657	70 850	208 606	3 576 390	1 024 477
	gegen	1880	—	+ 3 092	+ 10 050	+ 40 385 (— 65 164)	+ 4 219	+ 40 200	— 204 691 (—116 712)	— 6 406
26	Märkisch-Posener E. . .	1881	[19a] 282,03	53 055	53 975	324 583	92 181	180 443	3 460 951	1 267 549
	gegen	1880	+ 10,00	+ 2 438	+ 5 227	+ 27 597 (+ 20 452)	+ 5 711	+ 21 240	+ 21 740 (+ 24 564)	— 10 339
27	Marienburg-Mlawkaer E.	1881	143,03	14 509	51 937	292 244	18 075	247 335	2 003 603	292 926
	gegen	1880	—	— 1 532	+ 28 313	+101 816 (+ 84 643)	— 2 297	+ 141 043	+ 525 556 (+513 784)	— 3 296
28	Nordhausen-Erfurter E.	1881	78,29	17 031	20 797	91 639	16 751	54 588	1 103 618	281 835
	gegen	1880	—	— 2 211	— 2 028	— 7 608 (+ 6 249)	— 2 964	— 4 060	— 46 097 (+111 233)	— 14 222
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1881	[19] 151,14	18 159	15 755	140 530	17 460	54 320	837 380	239 430
	gegen	1880	—	— 415	— 464	+ 14 679 (+ 78 620)	+ 1 293	+ 8 509	— 21 170 (+ 92 505)	— 1 947
30	Oels-Gnesener Eisenbahn	1881	159,71	23 047	20 085	102 426	26 163	60 283	1 188 751	340 551
	gegen	1880	—	— 218	+ 7 564	+ 18 285 (+ 13 018)	+ 1 811	+ 14 802	+ 95 161 (+ 99 031)	+ 12 636
31	Ostpreussische Südbahn	1881	242,84	45 457	87 493	517 122	63 359	444 763	4 219 823	831 816
	gegen	1880	—	— 509	+ 49 515	+228 077 (+212 353)	+ 3 148	+ 239 722	+ 687 350 (+913 658)	— 45 935
32	Posen-Kreuzburger E. .	1881	[21] 203,70	23 688	35 192	166 489	34 254	113 803	1 854 666	435 218
	gegen	1880	—	+ 1 529	+ 1 135	+ 33 807 (+ 32 237)	+ 3 319	+ 23 787	+ 100 504 (+105 089)	+ 13 076
33	Rechte-Oder-Ufer Eisenb.	1881	317,99	81 377	184 373	931 840	94 830	765 010	10 284 774	1 278 704
	gegen	1880	—	+ 3 910	+ 20 570	+125 602 (+135 620)	+ 3 561	+ 122 041	+ 435 227 (+469 532)	+ 55 899
*34	Schleswigsche Eisenb. .	1881	[23] 233,43	47 964	17 039	204 828	65 660	124 108	2 876 206	1 047 860
	gegen	1880	—	+ 2 419	+ 1 606	+ 8 709 (+ 17 123)	— 289	+ 7 798	+ 66 959 (+153 662)	+ 7 385
35	Thüringische Eisenbahn: *a) Stammbahn . . .	1881	359,77	275 666	185 435	1 209 199	299 078	751 104	15 751 930	5 238 677
	gegen	1880	—	+ 11 329	+ 9 410	+123 091 (+150 535)	+ 2 446	+ 78 407	+ 28 632 (+1499463)	+ 12 046
	b) Gotha-Leinefelde .	1881	67,13	27 358	17 276	70 757	16 072	43 840	1 000 026	266 924
	gegen	1880	—	— 199	+ 862	— 3 977 (+ 8 965)	— 2 000	+ 508	+ 9 789 (+183 291)	— 6 645
	c) Gera-Eichicht . . .	1881	77,00	28 459	24 368	79 204	20 961	46 430	1 118 238	279 736
	gegen	1880	—	+ 981	— 326	+ 202 (+ 14 324)	+ 1 205	— 1 230	— 24 796 (+124 163)	— 3 726
36	Tilsit-Insterburger E. .	1881	53,82	11 786	5 024	43 453	14 958	18 156	524 863	194 613
	gegen	1880	—	+ 1 155	+ 282	+ 960 (+ 1 743)	+ 1 740	+ 1 559	+ 6 797 (+ 7 738)	— 7 111
37	Unterelbesche Eisenb. .	1881	105,40	32 569	4 225	46 644	29 745	15 866	279 192	180 000
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	
*38	Braunschweigische E. .	1881	344,34	—	—	827 424	159 231	598 589	9 602 684	2 421 874
	gegen	1880	—	—	—	— 28 366 (+ 39 341)	+ 2 083	— 82 212	— 350 275 (—214 004)	+ 21 930
39	Eutin-Lübecker Eisenb.	1881	33,00	16 194	3 560	23 619	12 185	9 364	289 402	165 238
	gegen	1880	—	+ 223	+ 833	+ 695 (+ 3 463)	+ 547	+ 1 658	— 13 206 (+ 7 058)	— 7 267
40	Gotha-Ohrdrufer Eisenb.	1881	17,35	7 485	1 181	7 889	4 563	2 992	115 175	71 558
	gegen	1880	—	+ 146	+ 268	+ 1 169 (+ 1 663)	+ 201	+ 961	+ 1 142 (+ 5 765)	— 679
41	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1881	[26] 471,58	401 573	210 204	997 076	299 333	566 563	12 398 463	4 802 148
	gegen	1880	—	+ 51 791	+ 24 676	—165 600 (+118 959)	+ 15 994	— 5 428	— 268 440 (+262 066)	+ 189 860
	b) garantirte Linien .	1881	179,15	100 267	59 036	119 211	52 214	62 611	1 524 524	673 708
	gegen	1880	—	— 2 560	+ 9 916	— 525 (+ 12 833)	+ 3 114	— 4 675	— 151 052 (—106 979)	+ 7 117
*42	Mecklenburg. Friedrich-Franz E.	1881	349,17	85 181	30 957	411 824	144 725	208 022	4 788 237	2 076 578
	gegen	1880	—	— 37	+ 428	— 28 959 (— 23 206)	— 861	+ 16 908	+ 27 036 (+ 46 459)	+ 23 012
43	Saal-Eisenbahn	1881	74,80	30 097	14 126	59 674	18 821	32 082	825 064	318 588
	gegen	1880	—	+ 184	+ 2 987	+ 4 003 (+ 14 501)	+ 214	+ 4 308	+ 8 170 (+126 838)	+ 1 653
44	Sächsisch-Thüring. Ost-Westbahn	1881	33,80	5 619	11 279	20 970	2 884	12 995	261 099	43 359
	gegen	1880	—	— 666	— 325	+ 834 (+ 747)	— 261	+ 57	— 2 387 (+ 1 040)	+ 146
45	Weimar-Geraer E. . . .	1881	68,11	22 057	10 203	48 138	22 114	24 066	630 427	322 236
	gegen	1880	—	+ 400	+ 1 315	+ 3 853 (+ 5 752)	+ 1 129	+ 2 583	+ 4 160 (+ 43 102)	— 3 707

12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	1.
4 862 054 + 310 784	91 736 355	244 129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 c
2 013 921 — 57 704	21 336 593	123 827	337 500	15 000 000	—	4½ (Rente)	4½	—	—	21 900 000	15 000 000	—	6 900 000	172,20	337 500	14 d
1 947 622 + 56 803	49 397 780	409 600	1 113 750	26 049 000	—	0	0	—	—	54 000 000	27 000 000	—	27 000 000	121,68	1 113 750	15
381 726 — 9 674	10 891 683	412 564	—	11 250 000	—	4 (gar.)	4	—	—	11 250 000	11 250 000	—	—	26,40	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1196589100	403 830 900	40 050 000	752 708 200	3 999,98	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3 882 297 + 307 386	41 431 856	143 686	994 000	18 450 000	—	8⅔	8	—	—	48 450 000	18 450 000	—	30 000 000	288,35	1 455 200	17
8 767 080 — 49 154	104 185 000	243 008	2 415 000	51 750 000	—	6	5	—	—	107 250 000	51 750 000	—	55 500 000	430,68	2 550 000	18
4 348 938 + 41 123	65 413 100	205 327	1 643 878	16 500 000	16 500 000	0	0	3⅓	3⅓	67 593 000	16 500 000	16 500 000	34 593 000	318,58	1 730 933	19
11 247 656 — 758 930	80 858 873	183 079	[16] 2 496 122	15 000 000	—	14¼	12½	—	—	84 894 000	15 000 000	9 000 000	60 894 000	441,66	[16] 2496122	20
9 019 263 — 11 852	120 828 652	202 241	4 112 500	38 250 000	—	4¾	4¾	—	—	122 250 000	38 250 000	—	84 000 000	597,45	4 282 500	21
1 551 333 + 77 588	17 719 108	114 687	132 500	6 000 000	9 000 000	1⅔	$1\frac{5}{10}$	5	5	18 675 000	6 000 000	9 000 000	3 675 000	154,50	198 750	22
731 032 + 67 605	18 200 000	187 842	—	18 000 000	—	1⅓	0	0	[17a] $2\frac{3}{10}$	18 000 000	18 000 000	—	—	96,89	—	23
380 198 + 81 121	8 975 685	93 012	30 198	4 192 650	4 307 400	1	2	4½ resp. 5	4½ resp. 5	9 141 300	4 192 650	4 307 400	641 250	96,50	30 198	24
2 294 762 — 175 714	27 104 400	244 868	450 000	18 474 000	—	5⅔	6½	—	—	30 474 000	18 474 000	—	12 000 000	110,69	540 000	25
2 010 025 + 12 032	46 500 000	170 937	150 000	21 750 000	21 750 000	0	0	5	5	47 000 000	21 750 000	21 750 000	3 500 000	282,03	172 500	26
1 529 166 + 548 736	25 126 264	175 671	—	12 840 000	12 840 000	¼	½	5	5	25 680 000	12 840 000	12 840 000	—	143,03	—	27
614 013 — 24 479	10 272 231	148 636	78 700	3 750 000	4 500 000	0	0	5	5	10 250 000	3 750 000	4 500 000	2 000 000	78,29	96 700	28
511 600 — 21 700	19 444 981	124 130	74 070	7 200 000	10 800 000	0	0	0	0	19 800 000	7 200 000	10 800 000	1 800 000	156,65	90 000	29
674 887 + 80 853	22 746 803	142 426	135 000	5 250 000	13 950 000	0	0	0	0	22 200 000	5 250 000	13 950 000	3 000 000	159,71	150 000	30
3 222 007 + 835 762	50 198 540	206 714	1 111 361	13 500 000	13 500 000	0	0	2½	[20] 9	49 200 000	13 500 000	13 500 000	22 200 000	243,17	1 111 361	31
1 286 106 + 94 857	37 175 608	182 502	57 840	14 400 000	21 600 000	0	0	2¾	2¾	37 200 000	14 400 000	21 600 000	1 200 000	203,70	60 000	32
8 256 070 + 379 328	[22] 63 354 447	199 234	706 000	22 500 000	22 500 000	$7\frac{11}{12}$	$7\frac{3}{10}$	$7\frac{11}{12}$	$7\frac{3}{10}$	76 500 000	22 500 000	22 500 000	31 500 000	406,40	1 372 500	33
1 656 292 + 53 741	27 988 601	119 901	750 000	—	13 000 000	—	—	5	5	30 000 000	—	15 000 000	15 000 000	233,43	750 000	34
9 169 071 + 73 748	102 113 606	283 830	2 802 814	45 000 000	—	$9\frac{5}{10}$	$8\frac{5}{10}$	—	—	102 600 000	45 000 000	—	57 600 000	359,77	2 891 748	35a
606 887 + 50 171	16 470 300	245 349	—	16 470 300	—	4	4	—	—	16 470 300	16 470 300	—	—	67,13	—	35b
700 089 — 20 454	17 982 000	233 532	—	17 982 000	—	4½	4½	—	—	17 982 000	17 982 000	—	—	77,00	—	35c
249 254 + 24 003	9 724 200	180 680	20 574	4 600 200	4 666 800	0	0	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{10}$	10 167 000	4 600 200	4 666 800	900 000	53,82	49 229	36
91 062 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 500 000	23 500 000	—	—	102,80	—	37
6 967 273 — 419 030	101 103 802	293 616	[24] 3 186 500	36 000 000	—	1⅔	$2\frac{3}{10}$	—	—	[25] 99187700	36 000 000	—	13 000 000 50 187 700	345,43	[24] 3 306 000	38
100 531 + 512	5 400 000	163 636	164 370	2 400 000	—	0	0	—	—	5 400 000	2 400 000	—	3 000 000	32,00	164 370	39
39 652 + 1 779	2 000 000	115 274	45 000	1 000 000	—	0	0	—	—	2 000 000	1 000 000	—	1 000 000	17,35	45 000	40
6 925 389 — 278 801 800 589 — 158 210	} 165 192 520	267 125	4 234 385	76 057 200	—	4	4	—	—	192 057 143	80 000 000	—	112 057 143	660,00	5 281 412	41a 41b
2 423 139 + 12 654	45 288 317	129 703	[27] 960 000	13 500 000	—	$7\frac{8}{10}$	7	—	—	32 700 000	13 500 000	—	[28] — 19 200 000	349,17	960 000	42
400 740 + 15 917	16 710 388	223 400	160 610	6 742 800	6 750 000	0	0	0	0	17 000 000	6 750 000	6 750 000	3 500 000	74,80	172 610	43
184 807 + 2 616	10 500 000	310 651	—	4 200 000	6 300 000	0	0	0	0	10 500 000	4 200 000	6 300 000	—	33,80	—	44
284 890 + 6 557	19 827 387	291 108	91 280	9 000 000	9 900 000	4½	4½	0	0	20 400 000	9 000 000	9 900 000	1 500 000	68,11	80 000	45

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
46	Wernshausen-Schmalkal-	1881	7,00	1 869	2 524	4 590	649	3 561	49 388	9 812
	dener E. gegen	1880	—	— 134	+ 437	+ 785 (+ 1 202)	— 46	+ 821	— 1 608 (+ 1 717)	— 320
47	Werra-Eisenbahn . . .	1881	172,00	40 316	33 202	220 188	50 875	146 713	2 937 286	880 153
	gegen	1880	—	— 384	+ 195	+ 7 275 (+ 4 888)	— 883	+ 3 758	+ 16 131 (+ 125 718)	+ 9 497
	Summa A. III.	1881	6 775,98	—	—	13 035 131	—	—	146 181 098	—
	gegen	1880	+ 115,40	—	—	+ 209 723 (+1 064 320)	—	—	+ 707 310 (+6 757 032)	—
	Summa A.	1881	28 840,84	—	—	67 210 281	—	—	801 737 818	—
	gegen	1880	+ 360,89	—	—	+2806533 (+3422776)	—	—	+9 201 354(+24643761)	—
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.									
	I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.									
48	Altenburg-Zeitzer E. .	1881	25,15	15 577	33 032	83 528	6 068	53 151	782 780	77 495
	gegen	1880	—	+ 2 095	+ 3 140	+ 23 434 (+ 32 134)	+ 849	+ 4 706	+ 41 345 (+ 119 976)	+ 8 449
49	Chemnitz - Würschnitzer	1881	11,30	6 034	38 894	33 733	1 844	24 492	366 561	22 156
	Eisenbahn gegen	1880	—	+ 33	+ 5 278	+ 5 597 (+ 9 387)	+ 42	+ 1 559	+ 13 807 (+ 53 485)	— 51
50	Gaschwitz - Meuselwitzer	1881	27,79	13 000	19 421	61 689	5 174	26 016	463 007	70 179
	Eisenbahn gegen	1880	—	— 103	+ 3 034	+ 31 231 (+ 36 955)	+ 87	+ 5 845	+ 53 699 (+ 115 419)	— 476
	Summa B. I.	1881	64,24	—	—	178 950	—	—	1 612 348	—
	gegen	1880	—	—	—	+ 60 262 (+ 78 476)	—	—	+ 108 851 (+ 288 880)	—
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.									
51	Aachen-Jülicher E. . .	1881	28,97	14 027	59 795	54 481	3 538	39 982	621 059	48 904
	gegen	1880	—	— 757	+ 7 475	+ 2 715 (+ 6 559)	— 77	— 635	+ 56 733 (+ 70 843)	+ 6 877
52	Breslau-Warschauer E. .	1881	55,34	10 961	8 800	32 266	9 280	19 914	396 191	136 671
	gegen	1880	—	— 487	+ 1 889	+ 2 247 (+ 3 032)	— 280	+ 2 527	+ 13 937 (+ 22 089)	+ 1 940
53	Crefelder Eisenbahn . .	1881	[32]) 52,09	35 563	11 659	27 036	10 393	12 067	223 583	129 653
	gegen	1880	+ 10,40	— 3 722	+ 7 715	+ 5 856 (+ 5 856)	— 935	+ 7 597	— 12 190 (— 12 190)	— 10 028
54	Kreis-Oldenburger E. .	1881	[33]) 24,00	4 701	444	4 943	3 302	1 362	17 342	10 923
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Ruhland - Lauchhammer	1881	6,61	1 281	1 772	1 724	200	1 524	22 753	3 366
	Eisenbahn gegen	1880	—	— 734	+ 81	— 120 (— 497)	— 144	— 24	— 2 384 (+ 18)	— 682
56	Saal-Unstrut Eisenbahn	1881	52,77	14 025	10 918	27 229	6 964	16 865	365 249	113 717
	gegen	1880	—	— 1 222	+ 4 423	+ 3 077 (+ 2 264)	— 817	+ 4 366	— 21 049 (— 11 036)	— 5 199
57	Westholsteinische E. . .	1881	89,50	15 091	8 203	30 581	11 994	18 449	354 266	164 846
	gegen	1880	—	— 609	+ 898	+ 5 883 (+ 5 628)	+ 426	+ 5 742	+ 19 949 (+ 27 513)	+ 3 457
58	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	1881	[35]) 24,50	6 910	11 630	30 100	4 100	17 200	264 760	58 230
	gegen	1880	—	+ 1 278	— 6 199	— 5 219 (+ 909)	+ 680	— 8 454	+ 10 671 (+ 32 551)	+ 2 841
	Summa B. II.	1881	333,78	—	—	208 360	—	—	2 265 203	—
	gegen	1880	+ 34,40	—	—	+ 19 382 (+ 28 694)	—	—	+ 83 029 (+ 147 130)	—
	Summa B.	1881	398,02	—	—	387 310	—	—	3 877 551	—
	gegen	1880	+ 34,40	—	—	+ 79 644 (+ 107 170)	—	—	+ 191 880 (+ 436 010)	—

Allgemeine Bemerkungen.

I. In obiger Zusammenstellung sind die Militäreisenbahn, die Bayerischen Bahnen, die Ermsthalbahn, die Kirchheimer, die Friedrichrodaer, die Cronberger, die Georgsmarienhütte, Peine-Ilseder, Eisenberg-Crossener, Paulinenaue-Neuruppiner, Parchim-Ludwigsluster, Ruhlaer und die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn sowie die schmalspurigen Bahnen nicht enthalten.

II. Von den mit * bezeichneten Bahnen werden einzelne Strecken als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben.

III. Die Angaben in den Spalten 5 bis 12 beruhen für das laufende Jahr theilweise auf provisorischen Ermittelungen. Den nicht eingeklammerten Vergleichszahlen ist das nachträglich ermittelte Definitivum der betreffenden Zeit des Vorjahres zu Grunde gelegt. Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen den Unterschied zwischen den für den gleichen Zeitraum des Vorjahres angegebenen provisorischen Ergebnissen.

IV. Bei den Preussischen Staatsbahnen und sonstigen vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen ist ein Vergleich der Angaben des laufenden Jahres mit denen des Vorjahres bei den einzelnen Verwaltungsbezirken durchweg nicht gezogen, weil die Bezirkseintheilung durch die am 1. April 1881 eingetretene neue Organisation vielfach geändert worden ist. Aus demselben Grunde sind bei diesen Bahnen auch die Spalten 10 bis 12 nicht ausgefüllt worden.

V. Die in den Spalten 7 und 10 verzeichneten Angaben enthalten auch die dem event. vorhandenen Erneuerungsfonds zufliessenden Antheile.

Besondere Bemerkungen.

[1]) Eröffnet wurde 1880: am 1. April die Strecke Teterchen-Bous (21,82 km), 1881: am 1. April die Strecke Wadgassen-Völklingen (5,20 km) und am 1. November die Strecke Buchsweiler-Schweighausen (20,59 km), Saaralben-Chateau-Salins (49,45 km). Die auf Grund des Reichsgesetzes vom 24. Mai 1881 von der Lothringischen Eisenbahngesellschaft zu Brüssel für Rechnung des Reichs käuflich erworbene Strecke von Chateau-Salins bis zur Französischen Grenze bei Chambrey nebst Abzweigung von Burthecourt nach Vic (11,75 km) wurde am 1. November 1881 in Betrieb genommen.

[2]) Einschliesslich des auf die 5,40 km lange Strecke Fredersdorf-Rüdersdorf verwendeten Anlagecapitals von 988 201 ℳ.

[3]) Ausschliesslich des auf die 56,43 km langen gepachteten resp. in Mitbenutzug genommenen Strecken entfallenden Anlagecapitals, welches z. Zt. unbekannt ist.

[4]) Eröffnet wurden 1880: am 15. März die Theilstrecke Bettenhausen-Wilhelmshöhe (8,40 km) und die Strecke Osterfeld-Sterkrade (4,47 km); am 20. März das Verbindungsgeleise vom Bahnhof Neufahrwasser nach dem neuen Hafenbassin (1,00 km); am 15. Mai die Strecke Leinefelde-Eschwege (46,02 km); am 29. Mai/7. Juni die Strecke Niedermendig-Mayen (8,87 km); am 7. Juni die Strecke Bonn-Euskirchen (34,28 km); am 15. September die Strecke Hecklingen-Egeln (13,73 km) für den Güterverkehr; am 18. September/1. October die Strecke Remagen-Ahrweiler (12,92 km); am 15. October die Strecke Lintorf-Duisburg und die Hochfelder Anschlusscurve (5,40 km) und die Schlussstrecke Dittersbach-Neurode (29,34 km); am 15. December die Strecke Langendreer-Löttringhausen (13,34 km); am 31. December die Flügelbahn Herford-Detmold (27,69 km). 1881: am 1. März das Geleis von Cüstriner Chaussee bezw. Friedrichsberg nach dem Centralviehhof (2,13 km); am 5. März die 8,47 km lange Verbindungsbahn Oberhausen-Bottrop; am 10. August die Strecke Stassfurt-Egeln (18,63 km) für den Personenverkehr und die Strecke Egeln-Blumenberg (10,91 km); am 15. September die Verlängerung der Stolberger Thalbahn bis Stolberg-Hammer (2,86 km) und die Strecke Friedberg-Windecken (15,80 km); am 15. October 1,06 km Anschlussgeleise und dafür 3,79 km Anschlussgeleise ausser Betrieb gesetzt; am 24. October die Strecke Artern-Erfurt (54,67 km); am 1. November die Strecke Schneidemühl-Dt. Krone (26,76 km).

[4a]) In der Decembernachweisung für 1880 ist als provisorische Einnahme der Preussischen Staatsbahnen die Summe von 31 142 503 ℳ nachgewiesen. In dieser Summe sind 2 993 194 ℳ aus „sonstigen Quellen“ aufgekommene Einnahmen enthalten, welche aus früheren Monaten herrühren, aber nach den damals beobachteten, bei Einführung des Normalbuchungsformulars indess modificirten Verfahren, nicht in den bezüglichen Monats-

12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27.	1.
34 808 — 1 345	917 000	131 000	—	—	—	—	—	—	—	600 000	—	—	[29]) — 600 000	7,00	—	46
1 821 140 — 5 554	[30]) 29 054 598	168 922	731 168	15 020 700	—	3	2	—	—	[31])24770700	15 020 700	—	9 750 000	150,00	731 168	47
— —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1399892143	563 229 850	202864200	633 789 093	6 839,89	—	
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
618 868 + 26 19	5 512 799	219 197	61 500	1 905 000	2 205 000	$7^3/_{10}$	6½	$6^{17}/_{30}$	$5^{13}/_{15}$	8 610 000	1 905 000	2 205 000	4 500 000	25,15	225 000	48
293 235 + 23 752	1 748 377	154 724	25 500	1 200 000	—	9½	6½	—	—	1 650 000	1 200 000	—	450 000	11,30	25 500	49
291 725 + 20 008	5 258 176	189 211	78 221	1 560 000	2 340 000	0	0	4	$3^1/_{12}$	5 400 000	1 560 000	2 340 000	1 500 000	27,79	78 221	50
— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	15 660 000	4 665 000	4 545 000	6 450 000	64,24	—	
485 106 + 14 832	5 640 798	194 712	165 700	1 800 000	1 800 000	0	0	5	5	7 200 000	1 800 000	1 800 000	3 600 000	44,67	180 000	51
225 123 + 12 466	8 864 231	160 178	29 805	4 005 000	4 005 000	0	0	1½	0	8 760 000	4 005 000	4 005 000	750 000	55,34	41 250	52
64 023 + 9 158	903 542	21 673	—	1 000 000	—	$4^6/_{10}$	0	—	—	1 000 000	1 000 000	—	—	46,19	—	53
6 088	901 471	37 561	—	1 200 000	—	—	—	—	—	1 200 000	1 200 000	—	—	24,00	—	54
19 387 — 1 702	[34]) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
214 632 — 11 712	9 592 543	181 780	120 000	2 280 000	4 920 000	0	0	0	0	9 600 000	2 280 000	4 920 000	2 400 000	52,77	120 000	56
186 750 + 17 537	4 190 500	46 821	31 500	1 962 300	1 787 700	0	0	2	3	4 450 000	1 962 300	1 787 700	700 000	89,50	31 500	57
171 420 + 2 493	2 802 126	100 435	27 075	1 200 000	1 200 000	0	0	5	1	2 865 000	1 200 000	1 200 000	465 000	27,90	27 075	58
— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	35 075 000	13 447 300	13 712 700	7 915 000	340,37	—	
— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	—	50 735 000	18 112 300	18 257 700	14 365 000	404,61	—	

zusammenstellungen nachgewiesen waren, vielmehr zur Ausgleichung im Monat December für das volle Jahr nachgewiesen wurden. Bei Vergleichung der diesjährigen Decembereinnahme mit der provisorischen vorjährigen musste daher die letztere, um zu einem annähernd richtigen Resultat zu gelangen, um 2 993 194 *M.* gekürzt werden.

[5]) Eröffnet wurde 1880: am 19. Juli die Secundärbahn Pirna-Berggiesshübel (14,58 km) und am 15. October die Strecke Lommatzsch-Nossen (18,59 km). 1881: am 17. October die Theilstrecke Wilkau-Kirchberg (6,52 km) der Schmalspurbahn Wilkau-Saupersdorf.

[6]) Eröffnet wurden 1880: am 15. Mai die Strecke Murrhardt-Gaildorf (14,52 km), am 31. Juli die Strecke Kisslegg-Wangen (13,27 km) und am 8. August die Strecke Schwaigern-Eppingen (12,79 km). 1881: am 15. October die Strecke Ludwigsburg-Beihingen (5,13 km).

[7]) Die Strecke Friedrichsfeld-Schwetzingen (7 km) ist am 1. Juni 1880 eröffnet.

[8]) Die der Westfälischen Bahn gehörende Strecke Leer-Ihrhove wird gegen Erstattung der Hälfte der Bruttoeinnahme mitbenutzt; der Betriebslänge sind deshalb 3,78 km — die Hälfte der Strecke — zugesetzt worden.

[9]) Eröffnet wurden 1880: am 1. Juni Caternberg-Oberhausen (14,85 km), am 21. Juni Bismarck-Winterswyk (59 km), am 15. Juli Brügge-Lüdenscheid (6,50 km), am 25. August Bocholt-Winterswyk (17,70 km), am 1. September Herne-Herne (2,29 km). 1881: am 1. Februar die Strecke Dortmunderfeld-Huckarde (2,65 km) und am 15. October Wermelskirchen-Opladen (20,10 km).

[10]) Die Strecke Olpe-Rothemühle (9,40 km) ist am 1. December 1880 eröffnet.

[11]) Zur Verzinsung. Amortisationen haben seither nicht stattgefunden.

[12]) Eröffnet wurden 1880: am 1. März die Strecken Peiskretscham-Borsigwerk und Peiskretscham-Laband (zusammen 22,24 km) für den Güterverkehr, und am 1. November die Abzweigung von der Guidogrube nach dem Krugschacht der Königin Luisegrube (1,84 km).

[13]) Einschliesslich des Betrages für die 103,27 km lange, hier nicht aufgenommene Zweigbahn im Bergwerks- und Hüttenreviere.

[14]) Ausschliesslich der Amortisationsquote für 39 000 000 *M.* Prioritätsobligationen, welche unbestimmt ist.

[15]) Die 4,52 km lange Hamburgische Strecke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, deren Einnahmen überwiegend aus den directen und Transitverkehren gewonnen werden und aus diesem Grunde sich einer vorläufigen Schätzung entziehen, ist hier nicht berücksichtigt.

[16]) Ausserdem sind noch ca. 645 405 *M.* erforderlich, welche zur Verzinsung der Hamburg-Bergedorfer Bahnhofsanlage, sowie als Betriebsantheile an die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zu zahlen sind.

[17]) Eröffnet wurde am 15. December 1880 die 3,77 km lange, der Staatsbahnverwaltung gehörige Verbindungsbahn nach dem Bahnhofe der früheren Rheinischen Eisenbahn für den Güterverkehr und am 15. October 1881 für den Personenverkehr.

[17]a) Die Dividende ist auf 9 000 000 *M.* Prioritätsstammactien, welche im Jahre 1880 in Stammactien umgewandelt sind, gezahlt.

[18]) Am 15. December 1880 ist die Zweigbahn von St. Michaelisdonn nach Marne (8,40 km) eröffnet.

[19]) Eröffnet wurde 1880: am 1. Juli die Verbindungsbahn bei Horka (1,06 km).

[19]a) Eröffnet wurde 1881: am 10. December die Seitenbahn Opaleniza-Grätz (10 km).

[20]) Von der für 1879 verzeichneten Dividende von 9 pCt. sind 5 pCt. ausgezahlt, während der Ueberschuss von 4 pCt. zur Tilgung der Dividendenrückstände früherer Jahre verwendet ist.

[21]) Eröffnet wurden 1880: am 15. October 1,60 km Anschlussgeleise an den Centralbahnhof in Posen.

[22]) Aus Betriebsfonds sind bestritten 1 095 480 *M.* (Tilgung der Staatsbausubvention).

[23]) Eröffnet wurde 1880: am 15. November die 3 km lange Zweigbahn bei Schleswig für den Güterverkehr und am 15. Mai 1881 für den Personenverkehr.

[23]a) Eröffnet wurde 1881: am 1. April die Strecke Harburg-Stade (40,40 km) und das Verbindungsgeleis der beiden Bahnhöfe in Harburg (3,60 km), am 1. Juli Stade-Himmelpforten

(11,30 km) und am 11. November Himmelpforten-Cuxhafen (50,10 km).

[24]) Einschliesslich 2 625 000 *M.* Annuität auf 64 Jahre.

[25]) Einschliesslich 50 187 700 *M.* Capitalwerth der Annuität.

[26]) Eröffnet wurde 1880: am 1. Mai die Theilstrecke Waldhof-Mannheim (9,39 km), am 4. November die Strecke Höchst a/M.-Frankfurt a/M. (5,48 km). Die städtische Verbindungsbahn in Frankfurt a/M. (7,74 km) wurde am 3. December 1880 in Pacht genommen.

[27]) 960 000 *M.* Annuität auf 64 Jahre ab 1. Januar 1873.

[28]) Repräsentirt den Capitalwerth der Annuität.

[29]) Die Bahn bildet einen Vermögensbestandtheil der Stadt Schmalkalden.

[30]) Einschliesslich 4 283 898 *M.* für Coburg-Lichtenfels.

[31]) Ausschliesslich 4 283 898 *M.* für Coburg-Lichtenfels.

[32]) Eröffnet wurde 1881: am 15. Mai Hüls-Niep (5,90 km). Die zeitweilig ausser Betrieb gesetzte Strecke Süchteln-Vorst-Grefrath (4,50 km) ist am 15. Mai 1881 wieder in Betrieb gesetzt.

[33]) Die Bahn ist am 30. September 1881 dem Betriebe übergeben.

[34]) Die Angaben über das Anlagecapital etc. sind mit denjenigen für die Oberlausitzer Bahn (No. A. III. 29) vereinigt.

[35]) Die Strecke Langenstein-Derenburg (5,7 km) ist am 1. September 1880 für den Güterverkehr und am 9. September 1880 für den Personenverkehr eröffnet.

Ausbau des Wasserstrassennetzes Mitteleuropas.

2. Vortrag des Bauinspectors A. Oelwein der K. K. Direction für den Staatseisenbahnbetrieb im Club für Eisenbahn-Beamte zu Wien.

Der Vortragende resumirte in Kürze, dass die Flussschifffahrt in Folge der fortgesetzten Regulirungen der Flüsse in steter Zunahme, die Canalschifffahrt auf den Canälen im Norden Frankreichs, Belgiens, Hollands und Deutschlands zu mindest ein berechtigter Factor im Transportgeschäfte, dagegen in England und dem übrigen Frankreich ihren Höhenpunkt bereits überschritten hat.

Er bespricht nun die Ursachen und Wirkungen der letzteren Erscheinung, insbesondere den seit 1830 herrschenden Concurrenzkampf zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen und kommt dann auf die Ziele und Bestrebungen zu sprechen, die sowohl die Enquête der Französischen Nationalversammlung im Jahre 1874, wie den Congress der Deutschen Wasserbautechniker bei Feststellung der Grundzüge für eine Reconstruction und den Ausbau des bestehenden Wasserstrassennetzes geleitet haben.

Diese Grundzüge seien:

1. Feststellung einer einheitlichen Type nach dem Muster der Bahnen für die Bauwerke bei künstlichen Wasserstrassen.
2. Die Wasserstrassen sollen nur dem Transporte von Rohmassenproducten dienen, daher nur die möglichste Verbilligung der Transportkosten, keineswegs aber die Concurrenz mit den Eisenbahnen im Transporte von Industrieerzeugnissen und Producten der Veredelung anstreben.
3. Canäle sollen nur dort gebaut werden, wo Roh- und Massenproducte zum Transport gelangen oder wo die Bedingungen eines solchen Transportes vorhanden sind, sonst wäre die Anlage derselben eine Verschleuderung des Nationalvermögens.
4. Die Benutzung der Wasserstrassen muss Jedermann unter gleichen Bedingungen freistehen.

Die Feststellung der einheitlichen Type erfolgte in Frankreich mit Rücksicht auf die vorherrschenden Dimensionen auf den bereits bestehenden Canälen und canalisirten Flüssen in der Länge von mehr als 8 000 km u. z. bei Schleusen mit 5,2 m Breite, 38,5 m nutzbarer Länge und 2,0 m Drempeltiefe; beim Canal mit 2,0 m Wassertiefe. Die Maximalladefähigkeit der Boote für diese Canäle wäre dann ca. 225 t.

Der Congress der Deutschen Wasserbautechniker und Schiffer ging von dem Grundsatze aus, zuerst ein Normalschiff anzunehmen, dass auch bei der Flussschifffahrt noch einen lohnenden Betrieb gestatte und fixirte dieses mit 350 t Tragfähigkeit bei einer Tauchung von 1,45 m, da man die entsprechende Wassertiefe durch Regulirung auch auf den meisten Flüssen in dem grössten Theile des Jahres zu erreichen hoffen könne. Nach den Dimensionen eines solchen Schiffes ergaben sich dann die Dimensionen für die Schleusen mit 7,0 m Breite, 57,5 m Länge, 2,5 m Drempeltiefe, für den Canal eine Wassertiefe von 2,0 m, die man später noch auf 2,5 m vermehren könne und eine Sohlenbreite von 16,0 m.

Der Vortragende kam dann auf die Betriebskosten auf Canälen unter Vorweis von Daten auf bestehenden Wasserstrassen und von Berechnungen Bellingrath's und wies nach, dass die Betriebskosten bei Booten von 350 t bei 30 pCt. gegen jene bei Booten von 220 t differiren, während das Anlagecapital für die grössere Anlage selbst bei Canälen mit Tunnels und vielen Bauwerken nicht über 20 pCt. Mehrkosten beträgt, daher mit Rücksicht auf den genannten Zweck der billigsten Beförderung von Rohproducten die Deutsche Type den Vorzug verdient.

Er analysirte darauf an einem Beispiele die Betriebskosten auf einem nach Deutscher Type construirten Canal und kam zu dem Resultat, dass sich eine 5,2 pCt. Verzinsung und Amortisation eines Anlagecapitals von ca. 140 000 fl. pro Kilometer vorausgesetzt, die Gesammtbetriebskosten pro Tonne und Kilometer unter Annahme von 20 bis 40 pCt. Rückfracht folgender Art stellen:

		bei einem Verkehr von	
		1 000 000 t	2 000 000 t
bei Kettenschifffahrt	Boote von 400 t	1,20—1,15 kr.	0,78—0,73 kr.
	„ „ 300 t	1,29—1,23 „	0,87—0,80 „
bei Pferdezug	Boote von 400 t . .	1,38—1,30 „	0,98—0,90 „
	„ „ 300 t . .	1,47—1,38 „	1,07—0,98 „

Da jedoch ein Tarifsatz von 1,3—1,4 kr. den beabsichtigten Zweck nicht fördern würde, die Höhe des Verkehrs in vornherein auch nicht bestimmbar ist, so musste wie bei Bahnen ein entsprechender Durchschnittstarifsatz angenommen werden. Diesen Durchschnittssatz entwickelte der Vortragende pro Tonnenkilometer mit 0,92 kr. und bemerkte, dass dieser sowohl dem Zwecke einer möglichsten Billigkeit der Beförderung, als auch dem öconomischen Momente entsprechen würde.

Es würde sich dann bei Einrechnung eines um 20 pCt. höheren Satzes für ¼ Theil des Gesammtverkehrs als Localverkehr das genannte Capital

bei 1 000 000 t Verkehr mit . . . . 3,16 pCt.,
„ 2 000 000 „ „ „ . . . . 7,03 „
„ 1 540 000 „ „ „ . . . . 5,20 „

verzinsen.

Dieser Durchschnittstarifsatz zerfiele in einen Classentarif

	pro Tonnenkilom.
1. für Stückgüter und Localverkehr (10 pCt. des Gesammtverkehrs)	1,60 kr.
2. Getreide, Rüben, Holz etc. (20 pCt. des Gesammtverkehrs)	1,20 „
3. Kohle, Coaks, Roheisen, Brennholz, Erze, Steine, Abfälle, Dünger etc. und alle Massenartikel (70 pCt. des Verkehrs)	0,80 „

Aus den statistischen Ziffern des Kohlenverkehrs in der Route Belgien-Paris ist ersichtlich, dass sich derselbe zwischen Bahn (trotz der um 30—40 pCt. höheren Tarife) und Wasserstrasse theilt, da auf eine Schiffsladung ca. 60 Waggonladungen entfallen und die Bahnen den Verkehr im Winter allein besorgen.

Der Vortragende weist aus Tabellen nach, dass der Hauptverkehr auf den Wasserstrassen hauptsächlich in Artikeln bestehe, die die Bahnen wenig oder gar nicht verfrachten. Während z. B. auf der Nordbahn in Steinen, Kalk, Ziegeln, Erzen nur 6 pCt. des Gesammtverkehrs transportirt werden, beträgt die Fracht für Steine und Kalk auf den Wasserstrassen nach Berlin ca. 1 900 000 t oder bei 57 pCt. des Gesammtverkehrs.

Der Vortragende folgert aus der Ersparniss von ca. 60 pCt. im Transporte der Kohle eine Erweiterung der Transportzone, die den Kohlenverkehr insgesammt wenigstens verdoppeln kann, und folgert hieraus namentlich den Vortheil der Wasserstrassen für die Anschlussbahnen und dass die Bahnen im gleichen Transportgebiete trotzdem keine Verminderung des jetzigen Kohlentransportes erleiden werden. Durch die Hebung der Verkehre in den Rohproducten, durch Begründung neuer Verkehre in Artikeln, die die Bahnen wegen der Minderwerthigkeit gar nicht transportiren, glaubt er die Annahme zu rechtfertigen, dass die Bahnen reichen Ersatz durch die vermehrte Production von Kunst- und Industrieerzeugnissen für den etwaigen Entgang der Rohproducte finden werden und dass der jetzige Verkehr auf den Bahnen hierdurch überhaupt einen neuen Impuls zu weiterer Steigerung erhalten werde. Insbesondere sieht er aber in der Anlage der Canäle und dem Ausbau der Wasserstrassen die Lösung der Frage nach billigeren Tarifen, die seit Jahren von der Handelswelt ohne Unterlass gefordert werde.

Der Schluss bezog sich auf die in Frankreich bereits ausgeführten Canalbauten (bis 1879 301 km neuer Canäle) und die nunmehr auch in Deutschland in Aussicht genommene Herstellung von ca. 800 km neuer Canäle. Er besprach noch die Frage der Zölle mit Rücksicht auf die sich dann immer drohender gestaltende Concurrenz und empfahl die ernste Erwägung der ganzen Angelegenheit, um nicht post festum erst dazu gedrängt zu werden, wenn die nachbarliche Industrie bereits die Vortheile der Verbilligung ihrer Production zu unserem Schaden ausgebeutet hat.

Der Vortrag, durch eine grosse Zahl statistischer Tabellen erläutert, fand allgemeine Anerkennung und Beifall seitens der Zuhörer.

No. 3. Jahrgang 1882. Berlin, am 13. Februar 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 9. Februar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

1. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	8	1	—	hölzerner Schwengel	3	1	Elze	K. E.-D. Hannover	beschrieben: Emmerthal.
2	A B	417	1	Fass	?	187	2	Thorn	Oberschlesische	
3	A H	1	1	Ballen	Säcke	12	3	Köln G.	K. E.-D. linksrhein.	
4	B B	11818	1	Fass	leer	35	4	Troisdorf	K. E.-D. r. Köln	
5	B B S	386	1	Ballen	Leder	53	5	Aachen Sped.-Bur.	K. E.-D. linksrhein.	
6	B M	12227	1	Wagen	69 alte Roststäbe	824	6	Herne K. M.	K. E.-D. r. Köln	
7	C F	714	1	Kiste	Glas	50	7	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
8	C L	4280	1	„	Cigarren	77	8	Halle	Thüringische	Lahr-Warmbrunn bezettelt.
9	C R N	3	1	„	gefüllt	217	9	Köln G.	K. E.-D. linksrhein.	
10	D	—	1	Pack	Papier	42	10	„		
11	D. Exp.	975	1	Bierfass	leer	10	11	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	Deutsche Exportbrauerei.
12	D L	1167	1	Kiste	Schalmeien	25	12	„	„	
13	D R L	17 1880 207	1	Fass	leer	48	13	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
14	E L	—	2	Pack	Strohhülsen	26	14	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
15	F B	170	1	Kiste	—	19	15	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
16	F C A	5848	1	„	gefüllt	70	16	Köln G.	K. E.-D. linksrhein.	
17	F F	—	1	„	Kronleuchter	25	17	Leipzig	Thüringische	
18	G B	—	1	Colli	Eisen	9	18	Strassen-Bartringen	Elsass-Lothring.	
19	G H	7447/7450	4	Fässer	Wagenfett	612	19	Stieringen-Wendel	„	
20	G R N	6610	1	Korb	?	20	20	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	Bei einer Sendung von 23 Fass Schwerspath ab Gotha.
21	G S	96	1	Fass	unbekannt	57,5	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	
22	G S	4183	1	Sack	Leder	37	22	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
23	J C	—	1	—	Gasrohr	18	23	Dillenburg	K. E.-D. r. Köln	
24	J D	2	1	Fass	leer	6	24	Osnabrück	„	
25	J L	3	1	Sack	12 leere Säcke	11	25	Bonn	K. E.-D. linksrhein.	
26	J M A	—	1	—	Viehgitter	28	26	Duisburg	K. E.-D. r. Köln	
27	K	—	1	Pack	Papier	33	27	Münster	„	
28	K	1	1	—	Vordertheil von einem Heerd	15	28	Wanne	„	
29	K F J B	3389 7927 7659	4	—	eiserne Stützen mit Ketten	—	29	„	„	
30	K M	8925	1	Wagen	4 Aufsatz-Bracken	—	30	Altenessen K. M.	„	
31	K M	10545	1	„	1 Stein und lebende Pflanzen	—	31	Deutzerfeld	„	
32	K M	22173	1	„	Stückgut	—	32	Speldorf	„	
33	L	129	1	Pack	Manufacturwaaren	65	33	Venlo	Niederl. Staatsb.	
34	L B	—	1	Bund	Schiefertafeln	11	34	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
35	M G	10414	1	Kiste	Eisentheile	58	35	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
36	M S	750	1	Ballen	Tuch	32,5	36	Neuss	K. E.-D. linksrhein.	
37	O	—	3	—	gusseiserne Ofentheile	13	37	Frankfurt a. M.	K. E.-D. Hannover	
38	O S E	10225	1	Wagen	Eisenstein	10 000	38	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
39	P	15	1	Sack	Emballage	67	39	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
40	P K	1	1	Kiste	Eisenwaaren	158,5	40	?	Betriebsamt Halle a. S.	beschrieben Kalk b/Deutz.
41	P K	357	1	Fass	leer	5	41	Essen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
42	R C	1/2	2	Kisten	Conserven	102	42	Aachen Sped.-Bur.	K. E.-D. linksrhein.	
43	R O	100	1	Kiste	gefüllt	44	43	Göttingen	K. E.-D. Frankf. a. M.	bez. Hamburg.
44	R W	8766/75	10	Kisten	Thonpfeifen	259	44	Essen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
45	S	2554	1	Kiste	gefüllt	132	45	Köln G.	K. E.-D. linksrhein.	
46	W C	4	1	„	gefüllt	253	46	„	„	
					B. Colli m. Adressen sign.:					
47	Emil B. Zapp Barmen	—	1	—	Wagendecke	—	47	Eger	Bayer. Staatsb.	Emil B. Zapp Barmen

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	J. Gross	306	1	Bierfass	leer —	10	48	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
49	{ Königshütte L & K }	32	1	Sack	Erbsen —	76	49	Breslau	Oberschlesische	
50	Luxemburg	9778	1	—	Privatwagendecke —	—	50	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
51	R. Müller	—	1	—	Matrazenkissen —	4	51	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
52	{ Wittberge Nayor et Co. }	4	1	—	Decke —	70	52	Wittenberg	Berlin-Anhalt	
					C. Colli m. Nummern sign.					
53	—	9/17	2	neue Kisten	leer —	4	53	Berlin	Berlin-Anhalt	
54	—	50	1	Pack	Säcke —	40	54	Venlo	Niederländ. Stsb.	
55	—	4218	1	Sack	vermuthlich Soda —	100	55	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	{ beschrieben Aschaffenburg.
					D. Colli mit Figuren sign.					
56	{ — / 3 weiss. Strich. / 1 weiss. Strich }	— / — / —	15 / 1 / 2	Stangen / Bund / Stangen	Bandeisen — / Rundeisen — / Reifeisen —	}204 / 52 }	56	Heringen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
					E. Colli ohne Signatur:					
57	—	—	2	Stück	Achsbuchs-Untertheile	58	57	Sorau	{ Betriebsamt Halle a/S. }	{ beschr. Sangerhausen resp. Werkmeister Schnapp.
58	—	—	1	Butterfass	leer —	3,5	58	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
59	—	—	1	Stück	Eisen —	10	59	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
60	—	—	1	Kranz	Eisendraht —	50	60	Strassen-Bartring.	Elsass-Lothring.	
61	—	—	1	—	Eisenplatte —	9	61	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
62	—	—	30	Bund	Eisentheile —	300	62	Engers	K. E.-D. r. Köln	
63	—	—	1	Sack	Emballage —	35	63	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	{ Vorgefunden von Wagen 4828 O/S.
64	—	—	1	Stück	Gasrohr —	1,5	64	Lissa i/P.	Oberschlesische	
65	—	—	1	Sack	Hafer —	14	65	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
66	—	—	2	Stück	Holzschuhe —	1	66	Dresden A.	Sächs. Staatsb.	{ Am 29/12. 81 im Wagen 20075 K. B. von Oberndorf-Schwft. überzählig eingegangen.
67	—	—	1	Körbchen	leer —	1,5	67	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Padova.
68	—	—	2	—	{ Latirbäume in beschädigtem Zustande mit 3 und einer mit 2 Ringen, bei einer Ladung Fässer ab Groningen }	—	68	Geestemünde H.	K. E.-D. Hannover	
69	—	—	2	Petrol.-Fäss.	leer —	60	69	Bremerhaven	„	{ Bei 2 Wagen leere Fässer ab Berlin.
70	—	—	4	„	leer —	120	70	„	„	{ Bei einer Sendung von 48 Fässer ab Ermsleben.
71	—	—	7	„	leer —	230	71	„	„	{ Bei 2 Wagen = 164 Stück leere Fässer ab Posen.
72	—	—	1	Bund	Bandeisen —	48	72	Selb	Bayer. Staatsbahn	
73	—	—	1	„	2 Stück Rundeisen —	9	73	Braunschweig.	Braunschweig.	
74	—	—	1	Pack	Säcke —	10	74	Bentheim	Niederl. Staatsb.	
75	—	—	1	„	Schrauben —	7	75	Plagwitz-Lindenau	Thüringische	
76	—	—	1	Ballen	Seilerwaaren —	51,5	76	Neuss	K. E.-D. linksrh.	
77	—	—	1	Collo	Spiralfedern —	13	77	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
78	—	—	24	—	Strippen —	—	78	Leipzig	Berlin-Anhalt	{ alte Bezettelung: Jablunkau.
79	—	—	8	Stück	eiserne Stützen —	—	79	Breslau	Oberschlesische	
80	—	—	1	Ballen	Tabak —	42	80	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
81	—	—	6	Stück	Wetzsteine —	4,5	81	Kattowitz	Oberschlesische	bez. Mischline.
82	—	—	1	—	{ hölzernes Zifferblatt mit 2 hölz. Zeigern }	10,5	82	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
83	—	—	2	Colli	altes Zink —	15	83	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
					A. Colli m. Buchstaben sig.					
1	B C A	1286	1	Kiste	? —	206	1	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	
2	B	—	1	—	eis. neue Cylinderplatte	6,5	2	Gr. Weissand	„	
3	{ C H Sudenburg }	11	1	Kiste	? —	21,5	3	Magdeburg C. B.	„	
4	J R S	1339	1	Stange	Flacheisen —	7	4	Halberstadt	„	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
5	J G	11	1	Ballen	? —	21	5	Leipzig	K.E.-D.Magdeburg	bez. Heldrungen.
6	K M E	{ 284 297 }	2	—	Ketten —	—	6	Stendal	„	
7	W K	4677	1	Fass	leer —	37	7	Halle	„	
					B. Colli mit Figuren sign.:					
8	weisser Strich	—	1	Stange	Flacheisen —	12	8	Heldrungen	„	
9	[illegible]	365	1	Fass	Seife —	27	9	Ballenstedt	„	
					C. Colli ohne Signatur:					
10	—	—	1	—	Rohrkorb —	4	10	Stassfurt	„	
11	—	—	150	Stück	Laschen —	421	11	Halle C.B.	„	
12	—	—	1	—	Brett 7 m lg., 25 cm br.	—	12	Mieste	„	
13	—	—	1	—	Heubaum —	—	13	Wittenberge	„	
14	—	—	1	—	{ Arm von ein. Garderobenständer, braun polirt, 0,26 m lg. }	—	14	Stassfurt	„	
					D. Colli mit Adressen sig.:					
15	Nerne	{ 19.10.13 ohne }	4	Stück	Aufsatzbracken —	—	15	Stassfurt	„	
16	A. Wagner	1280	1	Fass	? —	290	16	Ballenstedt	„	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Die in dem vom 1. Januar cr. ab gültigen Nachtrag 9 zu unserem Localgütertarif vom 1. Januar 1881 enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen unseren Stationen einerseits und Station Berlin (Görlitzer Bahnhof) andererseits, welche nicht zur Einführung gelangt sind, haben keine Gültigkeit. Frankfurt a. M., den 6. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (317)

Für Glassandtransporte ab Hohenbocka B. A. ist auch für die Station Furth i. W. der Bayerischen Staatsbahn der für die gleichnamige Station der Böhmischen Westbahn bestehende Tarifsatz — 1,44 *M.* pro 100 kg — zur Einführung gelangt. Berlin, den 7. Februar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (318)

Am 1. März cr. wird die Station Ingolstadt (Centralbahnhof) der Bayerischen Staatsbahn mit directen Frachtsätzen in den vom 1. Januar 1881 ab gültigen Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehr aufgenommen. Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 7. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.). (319)

Crefelder Eisenbahn - Gesellschaft. Am 10. d. Mts. tritt der Nachtrag I zum Localgütertarif (Theil II) in Kraft. Derselbe enthält Abänderung der Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement und zwar Aufhebung der Zuschlagsfrist zur Lieferzeit für die Ueberführung der Güter zu der Nachbarbahn auf unseren Uebergangsstationen, sowie Abänderung der Rollgebühren für Stückgüter von und nach den Nachbarbahnen. Crefeld, im Februar 1882. Die Direction. (320)

Mit 15. Februar l. J. tritt ein neuer Gebührentarif für den Personen- und Sachentransport auf der Localbahn Kaschitz-Schönhof unter gleichzeitiger Aufhebung des Tarifs vom 18. August 1881 in Wirksamkeit, von welchem Exemplare um den Preis von 10 kr. pro Stück im Wege der gefertigten Verwaltung zu erlangen sind. Prag, am 1. Februar 1882. Die Direction der K. K. pr. Eisenbahn Pilsen-Priesen-(Komotau) als betriebführende Verwaltung der Localbahn Kaschitz-Schönhof. (321)

2. General-Versammlungen.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der **Ludwigs-Eisenbahngesellschaft** auf

Mittwoch, den 22. Februar Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Actionäre werden hierzu unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass die Hauptrechnung mit 3 Nebenrechnungen über das Betriebsjahr 1881 im Bureau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Zur Abgabe der Legitimationskarten, gegen Vorzeigung der Originalactien, ist am 21. Februar Termin angesetzt und zwar: Vormittags von 8 bis 12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth, Nachmittags von 2 bis 5 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Nürnberg, den 8. Februar 1882. Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft: Ley. Petz. (49)

3. Ausloosungen.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Zur planmässigen Verloosung von:

69 Stück	à 300 *M.*	} 4½ %	Prior.-Oblig.
15 „	„ 1500 „		I. Emission,
282 „	„ 300 „	} 4½ %	Prior.-Oblig.
57 „	„ 1500 „		II. Emission,
75 „	„ 300 „	} 4½ %	Prior.-Oblig.
14 „	„ 1500 „		Littr. B,
164 „	„ 500 „	} 4½ %	Prior.-Oblig.
42 „	„ 1000 „		Littr. C,
8 „	„ 5000 „		

unserer Gesellschaft ist ein Termin auf Montag, den 13. März 1882, Nachmittags 4 Uhr, im Conferenzsaale der unterzeichneten Direction hierselbst, am Askanischen Platz No. 5 anberaumt, wozu den Inhabern der gedachten Prioritätsactien und Obligationen der Zutritt freisteht. Berlin, den 6. Februar 1882. Die Direction. (48)

4. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Die auf dem Bahnhofe Pasewalk angesammelten ausrangirten alten Oberbau- und Baumaterialien als: Schienen, Herzstücke, Kleineisenzeug etc. sollen im Wege des Meistgebots zum Verkauf gestellt werden. Kauflustige wollen ihre versiegelten und mit der Aufschrift: Offerte zum Ankauf alter Materialien versehenen Offerten frankirt bis zum Freitag, den 24. Februar cr., Vormittags 11 Uhr an uns einreichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Reflectanten erfolgen wird. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der Materialien liegen in unserem Bureau hier von Vormittags 9 bis 12 Uhr, ferner in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers, im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus; auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offerten-Formular auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Copialien mit 30 ₰ von unserem Bureauvorsteher Herrn Hintz in Stettin, Linden-Strasse No. 19 in Empfang genommen werden. Stettin, den 27. Januar 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Stettin-Stralsund. (40 J)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Papier und Couverts. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1882 bis 31. März 1883 erforderliche Bedarf an Papier und Couverts soll im Wege öffentlicher Submission beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisung liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von

60 ℳ bezogen werden. Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Papier und Couverts“ bis zum Termin am

Mittwoch, den 22. Februar cr., Vormittags 11 Uhr,

in welchem die Eröffnung und Verlesung der Offerten erfolgt, an das vorbezeichnete Materialienbüreau einzusenden. Magdeburg, den 3. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection.

Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamts angesammelten alten Schienen und sonstigen Materialienabgänge sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden. Submissionstermin am Montag, den 27. Februar d. J., Vorm. 11 Uhr, in unserem Büreau, Lindenstrasse No. 19 hierselbst, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Materialienabgängen“ portofrei und versiegelt an uns einzureichen sind. Bedingungen nebst specieller Nachweisung der Materialien werden auf portofreien Antrag unentgeltlich von uns verabfolgt, auch können dieselben in den Stationsbüreaux zu Berlin-Ostbahnhof, zu Stettin-Personenbahnhof, zu Stargard i/Pom., Schievelbein, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaux des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Redaction der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Submissions-Berichte zu Berlin eingesehen werden. Stettin, den 3. Februar 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg). (47 J)

Königl. Württb. Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung eines grösseren Quantums von Radreifen von Flussstahl, sowie von Wagenachsen und Rädern.

Die Verzeichnisse und die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariat bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission für Radreifen, Achsen und Räder“ versehen bis spätestens

den 22. Februar d. J. Mittags 12 Uhr

bei uns einzureichen. Stuttgart, den 1. Februar 1882. K. Generaldirection der Staatseisenbahnen, Rechnungs-Abtheilung. Wrede. (45)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 13. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction. Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Februar 1882.

Inhalt: Signale zur Deckung der Bahnhöfe. — Sparcassen bei Eisenbahnen. — Die Localbahnen in Bezug auf den Wagenverkehr. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Secundärbahn Blankenburg-Rübeland-Elbingerode. — Das Niederländische Eisenbahnnetz. — Russische Correspondenz. — Die Englischen Pferdebahnen. — Erkenntniss des Oberlandesgerichts zu Naumburg. — Oesterreichisch-Ungarische Betriebsergebnisse pro December 1881. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Zum Betriebs-Reglement. 3. Ausgabe neuer Couponbogen. 4. Submissionen. -- Privat-Anzeigen.

Signale zur Deckung der Bahnhöfe

von **M. Pollitzer,** Oberingenieur der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien.

Nicht nur das stetige Anwachsen des Verkehrs, sondern auch die Fortschritte auf physikalischem Gebiete haben zur Umgestaltung und Erweiterung der Eisenbahnsignale Anlass gegeben. Insbesondere hat die Vervollkommnung der elektrischen Inductionsapparate die Handhabe geboten, Eisenbahnsignale zu construiren, welche den weittragendsten Forderungen und den complicirtesten Bedingungen Genüge zu leisten im Stande sind.

Ausser der vollkommenen Verlässlichkeit in der Construction müssen die Eisenbahnsignale noch prägnante Form, Deutlichkeit im Ausdrucke und Zweifellosigkeit im Begriffe als die charakteristischen Hauptmerkmale besitzen, wenn dieselben ihrer Bestimmung entsprechen sollen.

Bezüglich dieser Merkmale wollen wir eines unserer wichtigsten Signale und zwar jenes, welches zur Deckung der Bahnhöfe dienen soll, etwas genauer ins Auge fassen.

Mit der Zunahme des Verkehrs war man genöthigt solche Bahnhöfe, deren Geleisanlage mit dieser Zunahme nicht gleichen Schritt hielt, oder bei denen aus gleichem Grunde eine Vergrösserung der Zugmanipulation Platz gegriffen, mit Signalen zu versehen, welche für bestimmte Züge den Einlass in die Bahnhöfe abwehren sollten, also quasi die Bestimmung eines Thores hatten, welches die Bahnhöfe absperren und — wo die Nöthigung herantrat — dem einfahrenden Zuge den Einlass nur dann gewähren soll, sobald für denselben das Einfahrtsgeleise frei oder der Aufstellungsraum gelichtet war.

Folgerichtig mussten solche Signale oder Thore immer im gesperrten Zustande verharren, um vor Ueberrumpelungen, die Gefahr im Gefolge haben könnten, geschützt zu sein; oder mit anderen Worten: die Deckungssignale müssen, wenn der Zweck derselben gewahrt bleiben soll, ihre allgemeine Stellung auf „Halt“ einnehmen.

In dieser Stellung verharren auch alle anderen Signale neuester Construction, welche die Sperrung einzelner Bahnabschnitte zum Zwecke haben, die unter dem Begriffe Blocksignale bekannt sind.

Alle diese Signale repräsentiren in ihrer gewöhnlichen Stellung den Begriff „Halt“ und geben die Bahn nur dann frei, d. h. zeigen dann die Stellung „Frei“, wenn dem Zuge freie Fahrt gestattet wird.

Diese Deutlichkeit im Ausdrucke und Zweifellosigkeit im Begriffe sehen wir nun bei den dem gleichen Zwecke dienenden Signalen variiren.

Während alle Blocksignale und auch jene, welche als Deckungssignale vor Bahnhöfen benutzt werden, in ihrer gewöhnlichen Stellung auf „Halt“ verharren, ist es bei uns zu Lande und auf vielen ausländischen Bahnen Usus die gewöhnlichen Stationsdeckungsscheiben (Distanzsignale), die ihrer Natur nach auch zur Blockirung der Bahnhofsstrecke dienen, in ihrer gewöhnlichen Stellung auf „Frei“ zu belassen, und nur im Bedarfsfalle, unmittelbar vor einem passirenden Zuge die Stellung auf „Halt“ zu geben, wenn gerade diesem Zuge die Weiterfahrt versagt werden soll, wo es doch im Wesen des Blocksignals liegt, allen Zügen „Halt“ zu gebieten und nur für den passirbaren die Stellung „Frei“ einzunehmen.

Diesem Widerspruche in der Ausdrucksweise einem und demselben Zwecke dienender Signale haben wir es zu danken, dass viele Bahnaufsichtsbehörden und Verwaltungen nur solche Deckungssignale zur Verwenduug zulassen, die im Momente, wo ihre Functionirung ein Gebrechen erleidet, die Fähigkeit haben müssen ihre Stellung automatisch auf „Halt“ einzunehmen, oder mit anderen Worten: das gebrechliche Signal muss befähigt sein die seinem Charakter natürlich zugewiesene Stellung einzunehmen.

Dieser Anomalie in der Auffassung fallen nun jene Signale zum Opfer, die in ihrer Bethätigung und Functionirung die einfachsten und bewährtesten sind und zwar jene, deren Betrieb mit inducirten elektrischen Strömen erfolgt.

Gehen wir dem Grunde dieser sonderbaren, verschiedenen Anschauung über die Stellung der Distanzsignale nach.

Wie dieses Signal, wie bereits erwähnt, zur Blockirung der Bahnhöfe sich als nöthig erwies und zur obligatorischen Einführung gelangte, waren nicht alle Bahnhöfe desselben bedürftig, oder es wurde nur äusserst selten von demselben Gebrauch gemacht.

Es war daher ganz natürlich, dass auf solchen Bahnhöfen man dieses Signal ignorirte und dessen constante Freistellung zugab, oder unserer bildlichen Darstellung gemäss: man liess das Thor angeloffen.

Dieser Umstand machte den Abgang eines Pförtners nicht fühlbar, d. h. man war bei der Stellung dieses Signals wenig darauf bedacht es derart zu postiren, dass es unter der richtigen Obhut eines Signalwächters stehe, wie dieses bei anderen Blocksignalen nicht nur üblich, sondern sogar nöthig ist.

Mit dem wachsenden Bedürfniss und der steigenden Wichtigkeit dieses Signals machte sich ein Uebelstand fühlbar, der bis heute noch nicht ganz beseitigt ist und zu grossen Unfällen Anlass gab, und zwar der Uebelstand wegen Schutzlosigkeit des vor einem solchen Signale harrenden Zuges.

Die Verkehrsordnung spricht von einer Deckung solcher Züge durch das Zugpersonal; doch ist diese Massnahme ganz u n z u r e i c h e n d.

Bei ungünstigem Wetter, wo gerade solche Züge zumeist bedroht sind, ist die Vornahme einer solchen Deckung durch ein Zugorgan eine viel zu langsame und unsichere, abgesehen davon, dass diese Deckung nicht sogleich erfolgt und immer erst — da die Zeit der Haltstellung nicht bekannt ist — eine geraume Zeit verfliesst, bis der Entschluss zur Deckung gefasst wird.

Auf Französischen Bahnen wurde diesem Uebelstande dadurch Rechnung getragen, dass die eigentlichen Deckungssignale noch mit Vorsignalen versehen sind, deren Stellung von den ersteren abhängig ist. Dieses Vorsignal zeigt daher dem nachfolgenden Zuge, ob das Deckungssignal auf „Halt“ oder „Frei“ steht; ersteres ist sonach kein absolutes Haltsignal, sondern mahnt nur zur Vorsicht, d. i. zur Langsamfahrt und kann daher auch im „Halt“-Zustande überfahren werden.

Dieses Vorsignal hat eine andere Scheibenform und Farbe, als das eigentliche Deckungssignal und wird ersteres als „disque avancé“ und letzteres als „disque d'arrêt absolu“ bezeichnet.

Wenn doch wenigstens solche Langsamfahrsignale von Seite des Maschinenführers sich eines grösseren Respectes erfreuen würden! Aber leider lehrt uns die Praxis nur zu gut, was solche Langsamfahrsignale zu bedeuten haben. Der Maschinenführer fährt weder langsam noch schnell, er fährt vorschriftsmässig.

Ein solches vorschriftsmässiges Fahren zwischen Vor- und Haltsignal kann aber den vorstehenden Zug sehr leicht in Gefahr bringen und bietet durchaus nicht die erwünschte Gewähr gegen einen Zusammenstoss.

Was wäre jedoch das beste Remedium, das Deckungssignal unter allen Umständen seiner vollen Bestimmung zuzuführen und dasselbe zu einem Blocksignal im wahren Sinne des Wortes zu machen?

Einzig und allein, dasselbe in richtige Beziehung zu einem Wächterposten zu bringen.

Hat es denn solche Schwierigkeiten, bei der Austheilung der Wächterposten auf diesen so wichtigen Umstand Rücksicht zu nehmen? Denken wir doch auch daran jeden Feldweg, der die Bahn im Niveau übersetzt und über den ein ganz secundärer Verkehr stattfindet, mit einem Posten zur Bedienung des Schrankens zu versehen und stellen wir an solchen Stellen Wächter auf, deren Standpunkt oft nur durch Zufälligkeiten gerechtfertigt werden kann!

Ja: werden überhaupt die Wächter derart postirt, dass der Sehkreis des Einen jenen des nachbarlichen tangirt, so dass der verkehrende Zug immer unter den bewachenden Augen verbleibt? — Ist dafür gesorgt, dass kein Theil der Strecke ausser Sicht treten kann? Worauf beschränkt sich gar oft die Bestimmung eines Wächterhauses?

In dieser stillen Wächterbude wohnt Hans mit seiner Trude.

Fragt man darnach, wo und wie Wächterhäuser angelegt werden?

Wo? — Wo der Grunderwerb gerade ein Plätzchen freigegeben.

Wie? — Nur so billig als möglich.

Wie oft könnte nicht — durch eine Verrückung von einigen Metern, durch die Hebung um einen Meter — die Verkehrsbedingung, die an einen Wächterposten gestellt wird, vollauf erfüllt werden?!

Doch zurück zu unserem eigentlichen Thema.

Den Wächterposten in richtige Relation zum Deckungssignal gebracht, giebt diesem erst seine erhöhte Bedeutung und vollen Werth und diese werden voll erfüllt, wenn der Wächter in der Lage ist immer die volle Bürgschaft, sowohl für den vor dem Deckungssignale stehenden, als auch für einen etwa nachfolgenden Zug, zu übernehmen. Es ist daher für jedes Deckungssignal — in Bezug zu dem Wächterposten und der Station — nachstehende schematische Situirung erforderlich:

Wächterposten — Deckungssignal — Bahnhof

c + ◄— — — a — — — × — — — b — — —►

— — — — — — — ● — — — — — — — — O — — — — — —

II. Zug — I. Zug

Die räumliche Länge zwischen a und b unterliegt den localen Verhältnissen und bezeichnet + bei c ein Petardensignal, das von dem Wächter durch einen einfachen Mechanismus dann auf die Schienen geschoben werden kann, wenn die ihm zu Gebote stehenden Signalmittel, als Scheibe, Fahne, Laterne wegen Ungunst der Witterung nicht ausreichen sollte.

Ermöglichen wir es weiter, dass der Deckungssignalwächter durch ein Telephon oder wenigstens durch ein elektrisches Klingelwerk sich mit dem Bahnhofe in Communication setzen kann, dann haben wir durch unsere elektrischen Deckungssignale mit Inductionsbetrieb das beste und sicherste Signalmittel, um unsere Bahnhöfe vor Unfällen zu schützen und jede Gefahr nach aussenhin ferne zu halten.

Sparcassen bei Eisenbahnen.

Da in jüngster Zeit aus gewissen Kreisen die Meinung laut wird, das Sparen nütze nichts, so glauben wir umsomehr an dieser Stelle noch einmal auf die Wichtigkeit des Sparens und der Sparcassen hinweisen zu sollen. Sowohl die Ansicht: „Sparen nützt nichts“, als die entgegengesetzte: „nur durch Sparen ist dem Arbeiter zu helfen“, ist eine extreme und entspricht nicht der Wirklichkeit. Ist letztere nur geäussert, um dann die auf eine Altersversorgung der Arbeiter abzielenden Projecte zurückweisen zu können, so verdankt erstere wohl nur der Absicht ihren Ursprung, die Altersversorgung der Arbeiter zu vertheidigen. Unserer Ansicht nach ist wohl für eine Altersversorgung zu stimmen und dabei doch der höchste Werth auf Sparsamkeit zu legen und zwar auf Sparsamkeit in jeder Beziehung und nicht nur hinsichtlich der Geldausgaben.

Wären alle Menschen so sparsam, als sie es sein sollten, dann würde es um den Wohlstand unseres Volkes besser bestellt sein. Leider sind sie es nicht und es gab Zeiten, wo man nicht nur Sparsamkeit vermisste, sondern directe Verschwendungssucht constatiren konnte, ein Laster, dem vorwiegend die Ungebildeten und Halbgebildeten fröhnten. Die Pflicht der Gebildeten ist es deshalb, immer wieder auf den wohlthätigen Einfluss der Sparsamkeit hinzuweisen und dafür zu sorgen, dass denen, welche sparen wollen, Gelegenheit gegeben werde, ihre Ersparnisse ohne grosse Umstände in Sparcassen niederzulegen, sowie möglichst dahin zu wirken, dass schon die Kinder an Sparsamkeit gewöhnt werden, eingedenk des Wortes: „Jung gewohnt, alt gethan.“

Es ist viel über Kindersparcassen geschrieben und viele Stimmen haben sich gegen solche Cassen ausgesprochen, namentlich soweit es die Verbindung derselben mit der Schule anlangt; es ist auf die Gefahr aufmerksam gemacht, die darin liege, dass die Kinder schon früh auf das Materielle hingewiesen und vom Idealen abgezogen würden. Wir vermögen diese Gefahr nicht zu erkennen, wir erblicken vielmehr in den Kindersparcassen gerade ein Mittel zur Erziehung und wenn die Schule die Sache in die Hand nimmt, kann sie dem Volke viel nützen. Nur darf sie es nicht bei dem Einsammeln der Sparpfennige bewenden lassen, sie muss vielmehr darauf hinweisen, dass das Sparen nicht Selbstzweck ist, dass nur gespart werden soll, um zu einer andern Zeit eine nothwendige Ausgabe bestreiten zu können; sie muss ferner anknüpfend an die Sparsamkeit hinsichtlich des Geldes den Kindern Sparsamkeit in Allem empfehlen. Es muss den Kindern zu Gemüthe geführt werden, dass, wie nach einem Sprüchworte Zeit Geld ist, mit dieser ebenso sparsam umgegangen werden muss wie mit dem Gelde und dass in gleicher Weise mit der Körperkraft zu verfahren ist. Wie viele Menschen giebt es, welche mit dem Gelde nicht sparsam umgehen und dabei Zeit und Körperkraft vergeuden und wie zu wünschen wäre es, dass diesen Menschen schon in der Kindheit Sparsamkeit beigebracht worden wäre.

Wir sind die Letzten, welche die Kinder schon zu Materialisten machen möchten, wir meinen aber, dass diejenigen am ehesten sich mit idealen Gegenständen zu beschäftigen vermögen, deren materielle Verhältnisse geordnet sind. Die Sparsamkeit hilft dazu, dies zu erreichen und ist darum zu erstreben und von Jugend auf zu üben.

Wird es aber als wünschenswerth bezeichnet werden müssen, dass die Kinder schon zur Sparsamkeit angehalten werden, so muss die Einrichtung von Kindersparcassen als eine wohlthätige angestrebt werden und ein Jeder, der sich für das Volkswohl interessirt, sollte seinen Einfluss in diesem Sinne geltend machen.

Am besten wäre es ja, wenn, wie seiner Zeit Dr. Rachel in Wien an dieser Stelle (Jahrgang 1878) schon ausgeführt hat, überall die Schule an die Einführung der Schulsparcassen ginge. Da dies leider aber vielerorts noch nicht der Fall ist, so muss dem Vorschlage Rachel's beigestimmt werden, wonach die Vorstände industrieller Etablissements mit einer dauernd grossen Arbeiterzahl den Versuch zu machen hätten, Kindersparcassen einzuführen und es muss der Wunsch Rachel's, dass die Eisenbahnen, welche ebenfalls eine grosse Anzahl Arbeiter und Beamten beschäftigen, dem Beispiele der Kaiser Ferdinands Nordbahn folgen und solche Cassen einrichten möchten, dringend unterstützt werden.

Inwieweit etwa schon andere Bahnen bezw. einzelne Ressortvorstände bei anderen Bahnen sich um die Einrichtung von Kindersparcassen verdient gemacht haben, ist uns nicht bekannt; wir wissen nur und wollen darauf als auf ein anregendes Beispiel aufmerksam machen, dass bei der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn eine solche Casse seit 3 Jahren existirt und viel benutzt wird. Dieselbe war ursprünglich nur für die Beamten und Arbeiter der Maschinenverwaltung beabsichtigt, da aber bald nach der Eröffnung von Beamten anderer Dienstzweige der lebhafte Wunsch geäussert wurde, dass auch deren Kinder zugelassen werden möchten, so wurde diesem Wunsche Folge gegeben, während Kindern von Beamten der Nachbarbahnen, die auch beizutreten wünschten, der Beitritt bis jetzt nicht gestattet worden ist. Die Einsammlung der Beiträge geschieht jeden Sonntag Vormittag in einem bestimmten Locale, wohin die Kinder, soweit sie dem Alter nach dazu schon im Stande, selbst die Spareinlagen bringen. In den Sammellisten leisten die Kinder eigenhändig Gegenquittung, was ihnen grosses Vergnügen bereitet.

Ausser von Kindern werden auch von Erwachsenen Spareinlagen angenommen und zwar können diese jederzeit während der Dienststunden im Bureau der Maschinenverwaltung eingeliefert werden. Es wird dadurch das Sparen erleichtert, weil die städtische Sparcasse immer nur an 2 Tagen der Woche während der Arbeitszeit geöffnet ist und weil diese Casse Beträge unter 1,50 Mark nicht annimmt. Die Arbeiter machen deshalb auch vielfach Gebrauch von der Kindersparcasse; meistens bringen sie sofort nach erfolgter Lohnzahlung ihre Beiträge an, die sie jederzeit wieder erhalten können, während die Spargelder der Kinder in der Regel nicht vor dem 14. Lebensjahre bezw. vor der Confirmation zurückgezahlt werden.

Die eingesammelten Gelder werden von Zeit zu Zeit an die städtische Sparcasse abgegeben, in der sie so lange bleiben, bis sich eine grössere Summe zum Ankauf eines sicheren Papiers angesammelt hat. Das städtische Sparcassenbuch, sowie die angekauften Effecten befinden sich in Händen des Maschinenmeisters, als dessen Privatangelegenheit die ganze Sparcasseneinrichtung eigentlich zu betrachten ist.

Wie in anderen Fällen, so zeigt es sich auch in diesem wieder, dass es nur einer Anregung und der erforderlichen Einrichtungen bedarf, um viele Menschen zum Sparen zu veranlassen. Daher ergeht denn auch an Alle und hier namentlich an alle Eisenbahnbeamte, welche in der Lage sind, ähnliche Cassen einrichten zu können, die Mahnung, dies im Interesse des Allgemeinwohls nicht zu unterlassen. Allerdings kostet es den Personen, welche die Spareinlagen annehmen, die nöthigen Bücher führen, die Zinsen berechnen und vertheilen etc., einige Mühe, aber es ist anzunehmen, dass, wie an dem einen Orte sich Beamte gern dieser Mühe unterzogen haben, auch an andern Orten sich solche finden, die für eine gute Sache gern einige Stunden opfern. M.

Die Localbahnen in Bezug auf den Wagenverkehr.

Bei der Frage der regulativmässigen Ausnutzung der fremden Güterwagen, welche die möglichste Verringerung der Leertransporte bezweckt, ist die Grösse der im gegebenen Falle in Betracht kommenden heimatblichen Bahnbezirke der entladenen fremden Wagen von erheblicher Bedeutung. Es bedarf keiner weiteren Ausführung, um zu erkennen, wie viel leichter und öfter die regulativmässige Wiederbeladung der einem grossen, weitverzweigten Bahnnetze angehörenden Güterwagen möglich ist, als diejenige von Wagen kleiner Bahnen mit nur wenigen Stationen.

In dieser Beziehung weisen die letzten Jahre sowohl durch die vielfache Verschmelzung kleiner Bahnen zu einem einzigen grossen und abgerundeten Bahnbezirk (Preussen, Sachsen etc.), als auch die Vereinigung der Wagenparks sonst getrennter Bahnen zur gemeinschaftlichen Benutzung (Elsass-Lothringen, Preussen, Oldenburg, Thüringen etc.) erfreuliche Fortschritte auf, deren wohlthätige Folgen für den gesammten Wagenverkehr des ganzen Vereinsgebiets um so weniger ausbleiben werden, als gleichzeitig die einschlagenden Bestimmungen des Vereinswagenregulativs zum Zwecke einer erleichterten Wagenausnutzung neu redigirt worden sind (§§ 3 und 15 des Regulativs).

Durch die Verschmelzung der Bahnen und die Vereinigung der Wagenparks wird ausserdem eine erhebliche Vereinfachung und Erleichterung der gegenseitigen Wagenmietheabrechnung herbeigeführt.

Leider droht in Folge der sich stark vermehrenden Localbahnen mit eigenen Wagenparks eine neue Zersplitterung auf diesem Gebiete einzutreten. Da die Frage wichtiger ist, als dieselbe auf den ersten Anblick erscheint, so dürfte es nicht unzeitgemäss sein, die Aufmerksamkeit der betheiligten Kreise hierauf hinzulenken und zu der Erwägung anzuregen: ob und welche Mittel vorhanden sind, den durch die grosse Anzahl kleiner, selbstständiger Eisenbahnen mit eigenen, unter eigener Firma verkehrenden Wagenparks auf dem Gebiete des Wagenverkehrs zu befürchtenden Unzuträglichkeiten rechtzeitig vorzubeugen. Letztere liegen neben der Complicirung der Wagenmietheabrechnungen und der Reparaturfragen vorzugsweise darin, dass die geographische Lage der Localbahnen und die Anschlüsse derselben an die Vereinsbahnen, sowie die Heimathsangehörigkeit der betreffenden Wagen den Beamten der entfernteren Bahnen selten genügend gegenwärtig sein werden, um Unsicherheit und Irrthümer bezüglich der Rapportirung, der Wiederbeladung und der Instradirung der Wagen zu vermeiden. Durch die nur selten vorliegende Möglichkeit der Wiederbeladung für die Heimathbahn wird die Zunahme der Leertransporte mit der Zunahme der Localbahnen gleichen Schritt halten.

Ein geeignetes Mittel zur Beseitigung dieser Uebelstände wäre sofort gegeben, wenn die Localbahnen es ermöglichten, von der Beschaffung einzelner Güterwagen abzusehen und sich durch Verträge mit den anschliessenden Hauptbahnen die Zuführung der erforderlichen Wagen zu sichern, sowie durch gleichzeitige Uebertragung der Wagenmietheabrechnung an diese Bahnen die Kosten derselben auf ein Minimum herabzusetzen. Die Beschreitung dieses Weges dürfte kleineren Localbahnen mit geringem Wagenbedarf nicht allzugrosse Schwierigkeiten bereiten und um so mehr zu empfehlen sein, als der kleine, besondere Wagenpark von der anschliessenden Hauptbahn kaum als eine angenehme, sondern eher als eine lästige Zugabe des Localbahnanschlusses empfunden und daher schon im eigenen Interesse Neigung vorhanden sein wird, die Wagenfrage in diesem Sinne lösen zu helfen.

Für die Localbahnen bietet sich ein nicht zu unterschätzender finanzieller Vortheil, wenn sie nicht nur von der kostspieligen Beschaffung und verantwortlichen Unterhaltung u. Revision eines eigenen Wagenparks entbunden sind, sondern auch noch den Abrechnungsapparat ersparen können. Die dadurch erwachsenden Ausgaben an Wagenmiethen fallen und steigen mit dem schwächeren und stärkeren Verkehr, stehen also zu demselben stets in einem richtigen Verhältnisse, was bei den stabilen Verzinsungskosten eines Wagenanschaffungscapitals nicht immer der Fall ist.

Auf die Verkehrsverhältnisse der Hauptbahn ist die Verpflichtung der Wagengestellung für eine kleine Localbahn ohne störenden Einfluss und vom betriebstechnischen Standpunkte der regelmässigen Ausrangirung und Zurückführung der Localbahnwagen noch vorzuziehen, während das durch den Mangel eigener Wagen verstärkte Bestreben der Localbahn, zunächst stets die beladen ankommenden Wagen regulativmässig auszunutzen, für beide Theile gleich vortheilhaft ist.

Sollte das vorangedeutete Ziel nicht zu erreichen sein, so bietet sich ein anderer Ausweg vielleicht dadurch, dass die vorgeschriebene Eigenthumsbezeichnung der Wagen bei den Localbahnwagen nur an der Stirnseite in kleiner Schrift angebracht wird und die Seitenwände, deren Bezeichnung für die Rapportirung und Benutzung massgebend ist, mit der Firma der anschliessenden Vereinsbahn versehen werden, so dass letztere Dritten gegenüber als Eigenthümerin gilt. Die Auseinandersetzung zwischen den beiden Bahnen kann alsdann auf zweierlei Weise geschehen:

1. Die Nummern der Localbahnwagen sind unterschiedlich von den Wagennummern der Anschlussbahn so zu wählen, dass erstere und deren Miethertrāgnisse auf fremden Bahnen ohne grosse Mühe aus den von letzteren für die Vereinsbahn aufgestellten Schuldrapporten extrahirt werden können. (Eine getrennte Rapportirung und Miethberechnung für die qu. Wagen kann in diesem Falle regulativmässig nicht verlangt werden, wäre auch nur schwer ausführbar.) Die Course und Miethen für die Localbahnwagen auf der anschliessenden Vereinsbahn und umgekehrt werden entweder in regulativmässiger Weise festgestellt oder in summarischer Weise nach den Zugführerrapporten ermittelt, wobei alsdann ein einfacher Laufmiethesatz, etwa 2 ₰ pro Wagenkilometer, gegenseitig zu verrechnen wäre, während über die Course der Wagen dritter Bahnen die vorgeschriebenen Schuldrapporte für jede der beiden Bahnen getrennt aufzustellen sind.

2. Die Güterwagen der Vereins- und Localbahn werden, letztere mit der ad 1 vorgeschlagenen zweifachen Eigenthumsbezeichnung, zu einem gemeinschaftlichen Wagenpark vereinigt, für dessen — beliebige — Benutzung jede der beiden Bahnen nach Verhältniss der durchlaufenen Achskilometer eine bestimmte Miethe, z. B. 1 ₰ pro Achs- oder 2 ₰ pro Wagenkilometer, an die Gemeinschaft zahlt und hiervon den ihr pro rata der eingestellten Wagenzahl zustehenden Antheil zurückerhält. In gleicher Weise wird die von fremden Bahnen aufkommende Miethe vertheilt, während die für fremde Wagen zu zahlende Miethe entweder wie oben bahnweise ermittelt oder, was noch einfacher ist, ebenfalls nach Verhältniss der von den fremden Wagen auf jeder der beiden Bahnen durchlaufenen Achs- oder Wagenkilometer repartirt wird. Im letzteren Falle können die Course auf der Localbahn im Schuldrapport der Hauptbahn gleich mit verrechnet werden, wodurch die Aufstellung doppelter Schuldrapporte erspart wird.

In beiden Fällen (1 und 2) ist ebenfalls eine gemeinschaftliche Abrechnungsstelle Voraussetzung, deren Kosten sich nach dem einen oder anderen Modus leicht repartiren lassen. Die Zweckmässigkeit, ja fast Nothwendigkeit dieser Gemeinschaft geht übrigens daraus hervor, dass dieselbe schon bisher auch bei den mit eigenen Wagen unter eigener Firma in den Verkehr eingetretenen Localbahnen die Regel bildet.

Zum Schlusse mögen noch die für den Wagenverkehr von Nichtvereinsbahnen bestehenden Vereinsbestimmungen eine kurze Besprechung erfahren.

Das Vereinswagenregulativ bestimmt im § 8, dass die in den Verein eingeführten fremden Wagen in allen Beziehungen als Eigenthum der einführenden Verwaltung anzusehen sind, wobei jedoch die Rücksendung derselben in der Richtung zur Grenzübergangsstation vorgeschrieben ist. Diese Bestimmung hat wohl nur auf die ausserhalb des Vereins gelegenen fremden Bahnen Bezug, denen gegenüber die Beibehaltung der heimathlichen Eigenthumsbezeichnung und die Miethvergütung an die einführende Verwaltung auf Grund besonderer Schuldrapporte selbstverständlich erscheint. Diese Annahme wird durch die bisherige Praxis bestätigt. Nichtvereinsbahnen innerhalb des Vereinsgebiets waren zur Zeit nicht vorhanden oder entbehrten jeglicher Bedeutung für den allgemeinen Verkehr.

Ferner wird im § 28 des Wagenregulativs dessen Anwendung auf diejenigen Wagen von Privaten (das heisst eigene Wagen von Gruben und gewerblichen Etablissements) ausgedehnt, welche durch Anschrift der Eigenthumsmerkmale einer Vereinsbahn als zum Wagenparke derselben gehörig bezeichnet sind. Hiernach brauchen Privatwagen, wenn eine derartige Bezeichnung fehlt, weder übernommen, noch kann für dieselben Mangels besonderer Vereinbarung die regulativmässige Miethzahlung verlangt werden.

Die Ausdehnung dieser letzteren Bestimmung auf die innerhalb des Vereinsgebiets vorhandenen Nichtvereinsbahnen liegt nahe. Dieselbe ist auch Ende 1875 seitens der Vereinscommission

für das Wagenregulativ durch die allerdings nur grundsätzliche, nicht unbedingt verbindliche Entscheidung erfolgt, dass die Wagen solcher kleinen Bahnen, welche innerhalb des Vereinsgebiets liegen, ohne dass sie selbst Mitglieder werden können oder wollen, die Firma der die Abrechnung bewirkenden Verwaltung tragen sollen.

Hiernach wäre die Frage der Behandlung der Localbahnwagen wenigstens im Princip schon entschieden. Inzwischen haben sich aber die hier in Betracht kommenden Verhältnisse nicht allein wesentlich geändert, sondern auch der Verein selbst hat bereits eine andere Stellung gegen die Localbahnen eingenommen. Derselbe hat im Jahre 1880 im Hinblick auf die starke Zunahme dieser Bahnen einerseits die Erlangung der Vereinsmitgliedschaft gegen früher wesentlich erschwert resp. zum Theil ausgeschlossen, andererseits aber die Theilnahme an den Vereinseinrichtungen, zu welchen die ungehinderte gegenseitige Circulation der Wagen nach Massgabe der Bestimmungen des Vereinswagenregulativs in erster Linie gerechnet werden muss, nicht mehr allein von der Mitgliedschaft, sondern eventuell nur von der Verpflichtung zur Unterwerfung unter die Vereinsbeschlüsse abhängig gemacht (cfr. Vereinsstatut §§ 2 und 4). Geben die Localbahnen die verlangte Erklärung ab, so erscheint die Anwendung der vorgedachten älteren Commissionsentscheidung ohne Statutänderung auch formell ausgeschlossen, welche Auffassung in der seitherigen praktischen Handhabung der neuen statutarischen Bestimmungen ihre Bestätigung finden dürfte. Es kann daher nur gehofft werden, dass im Wege freier Vereinbarungen oder bei der Concessionirung von Localbahnen der drohenden Zersplitterung auf dem Gebiete des Wagenverkehrs entgegengewirkt werde. W.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 13. Februar. (Politische Wochenschau. Urtheil der „Prov.-Corresp." über die Eisenbahnverstaatlichungen. Vertheilung der Güterwagen. Beförderung der Begleiter von Zuchtfisch- und Fischbrutsendungen. Fahrpreisermässigungen. Seehafenausnahmetarif. Gotthardtunnel. Elektrische Zugbeleuchtung.)

In voriger Woche am Dienstag trat das Preussische Abgeordnetenhaus in die erste Berathung des kirchenpolitischen Gesetzentwurfs ein, die am folgenden Tage fortgesetzt wurde und in der Verweisung der Vorlage an eine Commission ihren Abschluss fand. Volle Aufklärung über die Ansichten und Absichten der einzelnen Parteien, namentlich des Centrums, hat die erste Berathung, aus welcher als besonders wichtig die Programmrede des Herrn Cultusministers hervorzuheben ist, nicht gebracht, weshalb sich denn auch Vorhersagungen über das Schicksal der Vorlage noch nicht wagen lassen. Am 9. d. M. berieth das Haus den Kreisordnungsentwurf für die Provinz Hannover, der ebenfalls an eine Commission überwiesen wurde. Bei der Berathung der Interpellation Richter wegen der Ueberschüsse des laufenden Etatsjahres weigerte sich der Finanzminister eine Auskunft zu geben, vermuthlich auf Grund eines Staatsministerialbeschlusses, der in Uebereinstimmung mit der von dem Staatssecretär v. Bötticher am Schlusse der Reichstagssession abgegebenen und von diesem auf den Antrag Preussens beschlossenen Erklärung für die Zukunft die Regierung verhindern soll, Ueberschüsse des laufenden Jahres in den Etat des nächsten einzustellen. In der Budgetcommission hat der Finanzminister indessen die gewünschten Mittheilungen gemacht. Derselbe meinte, das Etatsjahr würde balanciren, d. h. weder mit einem Deficit, noch mit einem Ueberschuss, wenigstens nicht mit einem erheblichen, abschliessen, aber er bezeichnete diese Angabe selbst als eine Muthmassung, für deren Richtigkeit er keine Bürgschaft übernehmen könne. Die Raschheit und Sicherheit, mit welcher der Herr Arbeitsminister jüngst auf eine Anfrage das ungefähre Resultat des Jahresabschlusses der Eisenbahnverwaltung angab, wird den schwankenden Mittheilungen des Finanzministers gegenüber vielfach in einer für den letzteren nicht allzu schmeichelhaften Weise gegenüber gestellt. Die Commission nahm bereits die Berathung des Gesetzentwurfs betr. die finanziellen Eisenbahngarantien vor. § 1 wurde unter Ablehnung eines Antrags Kalle, welcher neben der Amortisation der Eisenbahncapitalschuld noch einen Eisenbahnreservefonds einrichten will, in der Fassung der vorjährigen Beschlüsse der Budgetcommission angenommen. Mit grosser Majorität wurde auch die Bestimmung gegen den Widerspruch der Regierungsvertreter angenommen, dass die Durchführung des Gesetzes schon mit dem Etatsjahr 1882/83 beginnt. Der Widerspruch der Regierung erklärt sich aus der Thatsache, dass bei Annahme des Gesetzes in der angegebenen Fassung der vorgelegte Etat nicht mehr balanciren, sondern ein Deficit von ca. 10 Millionen haben würde, welches eventuell durch eine Anleihe gedeckt werden müsste. Die übrigen Paragraphen des Gesetzes wurden ebenfalls nach den vorjährigen Beschlüssen der Budgetcommission angenommen. Auch die Commission, welcher die Eisenbahnverstaatlichungsvorlagen zur Vorberathung überwiesen sind, hat bereits mehrere Sitzungen abgehalten. Die Regierung hat alle Ursache, mit dem Beschlusse derselben bezüglich der Verstaatlichungspläne zufrieden zu sein. Die Zustimmung zu dem Ankauf der Rhein-Nahebahn unter den zwischen der Gesellschaft und der Regierung vereinbarten Bedingungen ist allerdings nur in erster Lesung und mit 10 gegen 8 Stimmen, also bei Abwesenheit von 3 Mitgliedern erfolgt; aber selbst wenn dieser Beschluss in der zweiten Lesung wieder umgestossen werden sollte, was übrigens nicht angenommen wird, so ergiebt sich doch aus dem Stimmenverhältniss, dass für den Ankauf der übrigen Bahnen in der Commission eine Majorität vorhanden ist und aus dem Stimmenverhältniss, mit dem die Bergisch-Märkische Bahnvorlage zur Annahme gelangt ist, erhellt die Richtigkeit dieser Schlussfolgerung. Von den nationalliberalen Mitgliedern der Commission hat einer, der Abg. Gärtner, gegen den Ankauf der Rhein-Nahebahn gestimmt; derselbe wird aber dem Ankauf der übrigen Bahnen zustimmen; ebenso haben die sämmtlichen Mitglieder des Centrums, welche der Commission angehören, gegen den Ankauf der Rhein-Nahebahn gestimmt, während nach der im Plenum abgegebenen Erklärung des Herrn v. Schorlemer ein Theil des Centrums für den Ankauf der Privatbahnen eintreten wird. Auch die Vorlagen betreffend den Ankauf der Thüringischen und Berlin-Görlitzer Eisenbahn nahm heute die Commission mit 10 gegen 7 Stimmen (Centrum, Fortschritt und Abg. Kieschke) an. Anders und dunkler ist die Lage bezüglich der finanziellen Garantien für die Eisenbahnverstaatlichung. Auch die „Nat.-Ztg." betont jetzt in nachstehend abgedrucktem Artikel, dass das Abgeordnetenhaus sich unter allen Umständen einen Einfluss auf die Tarife sichern müsse, wenn es nicht das Recht der Erhöhung der Staatseinnahmen und der Belastung der Steuerzahler auf diesem grossen Gebiete preisgeben will. In welcher Weise dieser Einfluss der Landesvertretung gewahrt werden soll, steht aber noch ganz dahin.

Der erwähnte Artikel der „National-Zeitung" lautet:

„Als in der Landtagssession von 1879—80 die erste Verstaatlichungsvorlage zur Verhandlung stand, formulirten Mitglieder der damaligen Majorität die „Garantien" gegen üble wirthschaftliche oder finanzielle Folgen der beabsichtigten Massregel in einer Anzahl Resolutionen; die Regierung, welche denselben zustimmte, übernahm die Verpflichtung, entsprechende Gesetzentwürfe in der nächsten Session vorzulegen; sie hat dies gethan, und da dieselben unerledigt blieben, hat sie die beiden Entwürfe jetzt von Neuem eingebracht.

„Wenn sie in der letzten Session nicht zu Stande kamen, so hat dazu wesentlich der Umstand beigetragen, dass man über ihren Werth damals erheblich skeptischer dachte, als im Jahre zuvor; die Zeit war allerdings durch andere Vorlagen sehr bedrängt, aber für die Erledigung von Entwürfen, über welche zwischen der Regierung und dem Abgeordnetenhause Uebereinstimmung bestand, würde sich, wenn man sie für sehr wichtig gehalten hätte, die Zeit gefunden haben. Es mag ganz nützlich sein, den aus der Mitte der Transport-Interessenten hervorgehenden berathenden Körperschaften, welche von der Eisenbahnverwaltung schon jetzt gutachtlich gehört werden, eine gesetzliche Grundlage zu geben; aber ihre Aussprüche können der Natur der Sache nach nur eben Gutachten bleiben, und es ist nicht einmal thunlich, die Fragen, über welche sie gehört werden müssen, gesetzlich genau zu bestimmen. Die als finanzielle Garantie bezeichnete Cassentrennung und Feststellung der Reihenfolge, in welcher die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung verwendet werden sollen — zur Verzinsung der Eisenbahnschuld, dann in einem mässigen Betrage zur Deckung eines etwaigen Deficits, ferner zur Ansammlung eines Ausgleichungsfonds, endlich zur Schuldentilgung — ist gewiss auch nicht werthlos; man wird es dadurch mindestens erschweren, dass behufs Erleichterung der laufenden Finanzverwaltung etwa in der Eisenbahnverwaltung künstliche Ueberschüsse herausgerechnet werden, denn um sie zu benutzen, dazu würde es erst einer Abänderung des Garantiengesetzes bedürfen. Aber weder die wirthschaftlichen, noch die finanziellen Garantien bieten eine Sicherheit gegen Missgriffe bei der Normirung der Tarife, und die letztere greift doch unbestritten in das wirthschaftliche Leben auf das wesentlichste ein; mit den Privatbahnen verschwindet in dieser Beziehung jede Schranke für das Belieben der Verwaltung.

„Da der Landtag nicht beständig versammelt ist, würde die vorherige Zustimmung desselben zu Tarifabänderungen sich nicht immer einholen lassen; einer gesetzlichen Anordnung dagegen, dass solche Aenderungen der nachträglichen Genehmigung des Landtags bedürfen und falls diese versagt wird, ausser Kraft treten, stände ein äusseres Hinderniss nicht entgegen. Für die innere Berechtigung der Forderung aber haben wir einen gewiss unanfechtbaren Gewährsmann in dem Herrn Minister Maybach. Derselbe sprach bei der ersten Lesung der gegenwärtigen Verstaatlichungsvorlage am 3. d. M. im Abgeordnetenhause von der Tariferhöhung, welche um die Mitte der siebziger Jahre stattfand und er bemerkte darüber nach dem stenographischen Bericht: „Diese Tariferhöhung war in der That eine Steuererhöhung." Mehr braucht zur Motivirung unseres Verlangens nicht gesagt zu werden:

dass Steuererhöhungen bei uns nicht einseitig durch die Regierung angeordnet werden können, wird wohl von Niemandem bestritten werden. Es fehlt auch keineswegs an Analogien zur Mitwirkung des Landtags bei der Normirung der Eisenbahntarife; wir erinnern nur an die gesetzliche Feststellung des Briefportos."

Dem Plenum des Abgeordnetenhauses steht nächstens wieder eine Eisenbahndebatte bevor, da die Abgeordneten Richter und Büchtemann den folgenden Antrag eingebracht haben:

„Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, die Erwartung auszusprechen: 1. dass die Eisenbahnbehörden bei Zuwendung von Inseraten bei Zeitungen oder Beilegung von Fahrplänen in denselben nur die Zweckmässigkeit der Verbreitung und nicht die politische Parteirichtung der Zeitungen in Betracht ziehen, auch nicht den Bahnhofsrestaurateuren das Auflegen bestimmter Zeitungen untersagen; 2. dass die Eisenbahnbehörden ihren untergebenen Beamten nicht das verfassungsmässig allen Preussen gewährleistete Petitionsrecht verkümmern, insbesondere auch nicht die Beamten wegen Ausübung dieses Petitionsrechtes bei der Vertheilung von Weihnachtsgratificationen benachtheiligen."

Ein Urtheil der halbamtlichen „Provinzial-Correspondenz" über die Eisenbahnverstaatlichungen hat so allgemeine Publicität gefunden und verdient schon wegen der Quelle, aus der es stammt, so grosse Beachtung, dass die Reproduction desselben geboten ist. Die betreffende Darlegung lautet in ihrem actuellen Theile wie folgt:

„Wie in den Massnahmen auf zoll- und steuerpolitischem Gebiet der in dem Deutschen Reichsgebiet verkörperte Staatsgedanke sich zu energischerer Bethätigung seiner selbst und zur kräftigeren Entwickelung der wirthschaftlichen Interessen der Nation durch eine grössere Fürsorge für die nationalen productiven Kräfte aufrafft, so hat der Preussische Staat, als das wesentlichste Glied der Deutschen Staatengemeinschaft, sich auch angelegen sein lassen, diejenige grosse Verkehrseinrichtung mehr und mehr in seine starke Hand zu nehmen, von welcher die gesunde Entwickelung des wirthschaftlichen Lebens der ganzen Nation in hervorragendem Masse abhängig ist. Indem Preussen bestrebt ist, die grossen Verkehrswege in Besitz des Staates zu bringen, erfüllt es eine nationale Aufgabe, nämlich diejenige, den Erfordernissen, welche das Reich in wirthschaftlicher Beziehung an seine Glieder zu stellen hat, durch eine zielbewusste, dem grossen Ganzen dienende Politik gerecht zu werden.

„Die Verdienste, welche sich die Privaterwerbsgesellschaften durch Anlegung von Eisenbahnen um das wirthschaftliche Leben erworben haben, werden von Niemandem je in Abrede gestellt werden können. Aber ebensowenig ist zu verkennen, dass die privatwirthschaftliche Thätigkeit heute nicht mehr im Stande ist, den wirthschaftlichen Interessen der Nation und den mit Rücksicht hierauf gesteigerten Anforderungen des Staates voll und ganz zu entsprechen. Der Beruf des Staates hat heute in dem allgemeinen Bewusstsein einen anderen Inhalt, als früher; der Staat ist nicht mehr der unbetheiligte Wächter und Hüter der durch den Widerstreit der Privatinteressen leicht ins Schwanken gerathenden Ordnung, er soll vielmehr die Interessen der Allgemeinheit zu fördern und auszugleichen und sie durch vorbeugende Massnahmen wie durch wirksame Gestaltung der äusseren Bedingungen zu beleben suchen.

„Die Grundsätze der freien wirthschaftlichen Concurrenz führten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nicht sowohl bei der finanziellen Anlage, als bei dem Betriebe und der Ausnutzung der Bahnen zu einer Verschwendung des Nationalvermögens und zu einer Vernachlässigung der Interessen der Allgemeinheit, kurz zu Missständen, welche das wirthschaftliche Leben schwer schädigten. Schon im Jahre 1873 betonte die durch den König eingesetzte Untersuchungscommission über das Eisenbahnconcessionswesen, um den Missständen zu entgehen, die Nothwendigkeit, zum Staatsbahnsystem überzugehen. Diese Nothwendigkeit stellte sich mit dem Augenblick noch deutlicher heraus, als der Gedanke, die Eisenbahnen auf das Reich zu übertragen, in dem politischen Leben hervortrat und als zugleich die Unausführbarkeit desselben, weil es an vielen Vorbedingungen fehlte, zu Aller Bewusstsein gelangte. Er gab den Anstoss dazu, dass Preussen sich der Reform seines eigenen Eisenbahnsystems zuwandte und auf seinem eigenen Gebiete die Lösung der Aufgaben energischer in die Hand nahm, welche das nationale Interesse an die Glieder des Reichs stellt, dass sie nämlich dem Organismus des Reichs Gesundheit, Kraft und Leben auch auf den Gebieten der eigenen wirthschaftlichen Thätigkeit zuführen."

Und die Debatte über den Eisenbahnankauf zusammenfassend, bemerkt die „Prov.-Corr.":

„Im grossen Ganzen lässt sich somit im Parlament eine wachsende Zustimmung zu dem von der Staatsregierung zuerst in Vorschlag gebrachten und mit Energie verfolgten Ziel constatiren. Nicht minder darf behauptet werden, dass im Lande die Zufriedenheit mit dem eingeschlagenen Wege sowie mit der in Aussicht gestellten Fortsetzung desselben im Zunehmen begriffen ist, und ebenso sind die Augen des Auslandes mit Theilnahme und Bewunderung auf das Werk gerichtet, welches die Staatsregierung in weiser Fürsorge und Voraussicht in Angriff genommen. „Die Eisenbahnen sind vielmehr für den Dienst des Verkehrs als für den Dienst der Finanzen bestimmt." Diese Worte des Reichskanzlers bilden die Seele des Umwandlungsprocesses, den der Preussische Staat begonnen. Ihn durchzuführen, nicht aber auf halbem Wege stehen zu bleiben, ist die Aufgabe, deren Erfüllung die Thätigkeit des gegenwärtigen Landtags zu einer für das Vaterland hoch erspriesslichen und für immer segensreichen machen wird."

Ueber die Vertheilung der Güterwagen auf den Staats- und unter staatlicher Verwaltung stehenden Eisenbahnen sind Vorschriften erlassen worden, denen wir Folgendes entnehmen: Die in einem Directionsbezirk verfügbaren Wagen werden innerhalb dieses Bezirks durch ein Wagenbureau nach Massgabe der von der Direction erlassenen Instruction vertheilt. Für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Köln (linksrheinische und rechtsrheinische) ist ein gemeinschaftliches Wagenbureau zu Köln errichtet. Die Wagenvertheilung im Ruhrkohlenrevier erfolgt durch ein besonderes von den Königlichen Eisenbahndirectionen zu Köln und Elberfeld eingesetztes Wagenamt, zur Zeit mit dem Sitz in Essen, die Wagenvertheilung im Saarkohlenrevier durch ein dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt zu Saarbrücken unterstelltes besonderes Wagenbureau. Der weitere Ausgleich zwischen Bedarf und Bestand der einzelnen Verwaltungsbezirke erfolgt durch das Centralwagenbureau zu Magdeburg unter der Leitung der Königlichen Eisenbahndirection daselbst. Dem Centralwagenbureau wird täglich zu einer von der Eisenbahndirection zu Magdeburg zu bestimmenden Stunde von den Wagenbureaus und von dem Wagenamt zu Essen, sowie von den Wagen-Dispositionsstellen der Generaldirection zu Strassburg und der Eisenbahndirection zu Oldenburg der Bedarf bezw. der Bestand an leeren Wagen telegraphisch gemeldet. In der Meldung sind die einzelnen Wagengattungen nach einer übereinstimmenden, einstweilen von der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg festzusetzenden Bezeichnung anzugeben und diejenigen Stationen (Haupt-, Depôt- oder Uebergangsstationen) zu bezeichnen, auf welchen die leeren Wagen zur Verwendung oder weiteren Vertheilung gewünscht bezw. zur Verfügung gestellt werden. Die täglichen telegraphischen Meldungen umfassen den Ueberschuss des Bestandes über den Bedarf bezw. des Bedarfs über den Bestand zu einer Zeit, welche nicht über die Mittagsstunde des nämlichen Tages zurückliegt und sind so zeitig abzulassen, dass sie von allen Wagenbureaus spätestens Abends um 6 Uhr dem Centralwagenbureau zugehen. Das Centralwagenbureau verfügt sofort und jedenfalls noch an dem nämlichen Abend telegraphisch unter gleichzeitiger Benachrichtigung der Wagenbureaus der empfangenden Verwaltungen bezw. des Wagenamts zu Essen den Ausgleich an die Wagenbureaus der abgebenden Verwaltungen, welche diesen Dispositionen ohne Verzug Folge zu leisten haben. Kann die Verfügung des Centralwagenbureaus von der betreffenden Station nicht mehr in dem verfügten Umfange ausgeführt werden, so ist diesem Bureau sofort direct telegraphische Anzeige zu machen unter gleichzeitiger Meldung an das vorgesetzte Wagenbureau.

Bezüglich der Beförderung der Begleiter von Zuchtfisch- und Fischbrutsendungen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlass vom 31. Januar die Königlichen Eisenbahndirectionen angewiesen, vom 1. März d. J. ab in den Localverkehren und den gegenseitigen Verkehren der Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen, sowie für den Verkehr mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen die folgende Bestimmung in die „speciellen Tarifvorschriften" des allgemeinen Deutschen Gütertarifs aufzunehmen: „Dem Begleiter einer Sendung von Fischbrut oder von Zuchtfischen wird gestattet, gegen Lösung eines Billets III. Classe in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen werden, Platz zu nehmen, um die Erneuerung des Wassers selbst auszuführen."

Fahrpreisermässigungen sind zur Unterstützung der öffentlichen Krankenpflege von einzelnen Eisenbahnverwaltungen hin und wieder solchen Vereinen und Genossenschaften, welche sich der öffentlichen Krankenpflege widmen, gewährt worden, ohne dass bisher übereinstimmende Grundsätze vorhanden waren. So konnten die Ermässigungen in ihrer Beschränkung auf einzelne begünstigte Institute nicht geeignet sein, der öffentlichen Krankenpflege eine allgemeine und wirksame Unterstützung zu bieten. In Anerkennung der wichtigen Dienste, welche durch die öffentliche Krankenpflege der bezeichneten Vereine und Genossenschaften dem Gemeinwohl geleistet werden, haben des Königs Majestät auf den Vortrag des Ministers der öffentlichen Arbeiten, nach dem „Staats-Anzeiger", genehmigt, dass denjenigen Vereinen und Genossenschaften (weltlichen und geistlichen), welche sich statutenmässig der öffentlichen Krankenpflege widmen, bis auf Weiteres Fahrpreisermässigungen auf den Staats- und für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen allgemein in der Weise gewährt werden dürfen, dass bei Reisen der Vorstandsmitglieder und der Krankenpfleger bezw. der Krankenpflegerinnen bei Benutzung der dritten Wagenclasse nur der Militärfahrpreis und bei Benutzung der zweiten Wagenclasse nur

der Fahrpreis der dritten Wagenclasse, und zwar auch in beschleunigten Zügen, welche die betreffenden Classen führen, erhoben wird. Diese Vergünstigung tritt nur ein bei Reisen: a) zu Revisionszwecken sowie zu Conferenzen der Vorstandsmitglieder, b) zur Ausübung der öffentlichen Krankenpflege, c) bei Versetzung von Krankenpflegern (oder Krankenpflegerinnen), d) zum Gebrauch von Badecuren seitens der Krankenpfleger (oder Pflegerinnen). Auf andere Reisen, namentlich auch auf solche Reisen, welche von den Krankenpflegern auf Ansuchen von Privatpersonen unternommen werden, ist die Vergünstigung nicht auszudehnen. Die Fahrbillets zu ermässigten Fahrpreisen sind von den Billetexpeditionen auf Grund der von den Vorständen der betreffenden Anstalten zu ertheilenden Legitimationsscheine, in welchen Name und Stand der Reisenden, Zweck und Ziel der Reise und die zu benutzende Wagenclasse anzugeben sind, zu verabfolgen und von den Expeditionen zuvor mit handschriftlichem Vermerk zu versehen. Die Legitimationsscheine, welche in den Händen der Eisenbahnverwaltungen verbleiben, sind von den Billetexpeditionen zum Zeichen der stattgehabten Verwendung abzustempeln. — Der vorstehende Erlass ist übereinstimmend am 1. März d. J. in Geltung zu setzen. Auf den vom Staate für Gesellschaftsrechnung verwalteten Bahnen ist, die Zustimmung der Gesellschaftsvertretung zur Gewährung dieser Vergünstigung vorausgesetzt, in gleicher Weise zu verfahren. — Wie der „Reichsanzeiger“ ferner meldet, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 18. v. M. genehmigt, dass auch in dem Falle, in welchem die Beförderung auf der Hülfsroute tarifmässig zu höheren Sätzen erfolgt, als auf der betreffenden Theilstrecke derjenigen Route, für welche das directe Fahrbillet gelöst war, von dem Verlangen einer Zuzahlung abgesehen werde. Dasselbe gilt für den Fall, dass der zu benutzende Zug der Hülfsroute die Wagenclasse nicht führt, für welche die betreffenden Billets gültig sind, die letzteren vielmehr für die nächst höhere Wagenclasse zugelassen werden, mit der alleinigen Ausnahme, dass Billets vierter Classe nicht für die zweite Classe gültig geschrieben werden dürfen.

Für den Verkehr zwischen den Deutschen Nordseehäfen einerseits und den Stationen Regensburg und Passau transito andererseits tritt mit dem 1. März d. J. ein Seehafenausnahmetarif in Kraft, welcher erheblich ermässigte Frachtsätze aufweist. Die Sätze des Tarifs finden nur Anwendung, wenn die in demselben genannten Artikel den Zollverein transitiren und ab Regensburg resp. Passau auf der Donau bis über die Grenze des Zollvereins weiter befördert werden. Der Tarif umfasst u. A. Petroleum, Baumwolle, Wolle, Reis, Tabak, Kaffee, Schmalz, Pflaumen, Farbholz aller Art, Steinnüsse etc. Die Frachten betragen beispielsweise pro 100 kg ab Bremen nach Regensburg für Petroleum 2,17 *M.* gegen bislang 3,08 *M.*, Baumwolle 2,46 *M.* gegen bislang 2,66 *M.*, Reis und Farbholz 2,46 *M.* gegen bislang 2,75 *M.*, Tabak 2,49 *M.* gegen bislang 3,30 *M.*, Kaffee, Felle und Häute 2,46 *M.* gegen bislang 3,30 *M.*, Steinnüsse 3,59 *M.* gegen bislang 4,23 *M.*, Pflaumen 2,46 *M.* gegen bislang 4,23 *M.* Die Frachten ab Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg, Harburg stellen sich je 20 ₰ höher als ab Bremen. Die Bedeutung dieser Tarifmassnahme für Bremen liegt auf der Hand. Waren zur Zeit die Transporte im Verkehr zwischen den Deutschen Nordseehäfen und Oesterreich-Ungarn im Wesentlichen auf die Elbe angewiesen, so eröffnet sich für dieselben nunmehr ein neuer Bezugsweg via Regensburg und Passau auf der Donau. Dieser neue Bezugsweg scheint aber auch berufen, eine hervorragende Rolle in der Concurrenz gegen die Belgisch-Holländischen Häfen zu spielen, welche neuerdings ihre Frachtlage des Weiteren verstärkt hatten, indem sie sich in erhöhtem Masse den Versand per Rhein und Donau mit den Umschlagsplätzen Gustavsburg (Mainz) und Regensburg zugewandt hatten. — Ist nach dem Gesagten der Erlass des neuen Tarifs mit Freuden zu begrüssen, so steht zu erwarten, dass gleichzeitig mit ihm auch die allgemeine Regelung der Eisenbahnfrachten von den Seeplätzen nach Oesterreich-Ungarn und umgekehrt in Fluss kommen werde. Bisher hat eine Einigung zwischen den Deutschen und Oesterreichischen Bahnen nicht erzielt werden können, weil Oesterreichischerseits die Einbeziehung des Artikels Getreide in die ermässigten Tarife verlangt, Deutscherseits dieselbe aus handelspolitischen Gründen verweigert wurde. Dass mit dem Erlass des neuen Tarifs die Basis der Verhandlungen sich wesentlich günstiger für die Deutschen Bahnen gestaltet, bedarf keiner weiteren Erörterung. Wie sehr eine Einigung über ermässigte Tarife übrigens im Interesse der Bahnen geboten erscheint, wird klar, wenn man erwägt, eine wie erhebliche Abnahme ihres Verkehrs die Bahnen in den betreffenden Relationen erlitten haben. Der Gesammtverkehr der Eisenbahnen von und nach den Deutschen, Niederländischen und Belgischen Häfen nach und von Oesterreich-Ungarn hat betragen: 1878 266 671 t, 1879 229 617 t, 1880 227 931 t, 1881 156 412 t. Es wird unter diesen Umständen allerdings erheblicher Anstrengungen seitens der Bahnen bedürfen, den Status quo ante für sich wieder herzustellen.

Die Eröffnung des Gotthard-Tunnels hat den betheiligten Deutschen, Schweizerischen und Italienischen Bahnverwaltungen Anlass gegeben, zur Einrichtung von Reiseerleichterungen zwischen Deutschland und Italien zum Beginn der diesjährigen Reisesaison schon jetzt in Unterhandlungen zu treten. Dass hierbei namentlich auch auf den Berliner Verkehr ganz besonders Rücksicht genommen wird, bedarf kaum der Erwähnung. Es wird beabsichtigt, nicht nur die directe Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen Deutschen und Italienischen Stationen möglichst weit auszudehnen, sondern auch der Einrichtung von Retour- und Rundreisebillets zu ermässigten Preisen näher zu treten. Den letzteren soll eine solche Einrichtung gegeben werden, dass beide der vorhandenen Alpenpässe, über den Brenner und durch den Gotthard, benutzt werden können, der eine auf der Hintour und der andere auf der Rücktour. Der Verkehr zwischen Berlin und Italien, für welchen übrigens schon jetzt via Kufstein-Brenner durch die Courierzüge der Anhalter Bahn, 2,30 Nachmittags hier abgehend und 12,30 hier ankommend, mit directen Wagen ab Ala, eine ausgezeichnete Verbindung bestand, war seither schon ein sehr reger, so dass eine erhebliche Steigerung desselben bei den beabsichtigten Erleichterungen und Preisermässigungen mit Sicherheit erwartet werden kann. Die directe Billetausgabe wird sich künftig ab Berlin nach Italien voraussichtlich auf drei Routen erstrecken: via Halle-Frankfurt a. M.-Basel-Gotthard, via Leipzig-Hof-Lindau-Gotthard und via Leipzig-Hof-Eger-München-Kufstein-Brenner.

Ueber einen Versuch der Beleuchtung eines fahrenden Eisenbahnzuges mittelst elektrischen Glühlichtes bringen Süddeutsche Blätter folgende Einzelheiten. Der abgelassene Zug bestand aus drei Wagen. Die zu diesem Zwecke von der Firma Möhring in Frankfurt zur Verfügung gestellte dynamo-elektrische Maschine und die übrigen Apparate waren in einem Packwagen aufgestellt. Unter diesem Wagen war ein Vorgelege angebracht, welches seine Bewegung von einer der Wagenachsen erhielt. Von diesem Vorgelege wurde die Bewegung mittelst Riemen auf die dynamo-elektrische Maschine übertragen. Die Zuggeschwindigkeit war auf 50 km pro Stunde festgesetzt. Die elektrischen Lampen waren in der Weise angebracht, dass auf jeden der beiden Personenwagen sieben Lampen, auf den Gepäckwagen aber, in welchem die Dynamomaschine stand, zwei Lampen kamen. Der eine Wagen gab ein Bild von der Wirkung einer Salonbeleuchtung, während in einem Durchgangswagen jedes Coupée durch eine in üblicher Weise in der Mitte der Decke angebrachte elektrische Lampe beleuchtet wurde. Die Beleuchtung war überaus brillant und vollständig gleichmässig, nicht das geringste Zucken oder Flackern der Lampen machte sich bemerklich. Trotz der grossen Lichtmenge war die Beleuchtung für das Auge sehr angenehm und durchaus nicht blendend, so dass man ganz ungenirt in die Lampen hineinsehen konnte. Selbst an den von der Lichtquelle am weitesten entfernten Punkten des Coupées konnte man sehr bequem die feinste Perlschrift und sogar Bleistiftnotizen lesen. Man constatirte, dass sogar mit der Hälfte der vorhandenen Lichtmenge die Beleuchtung durchaus brillant gewesen sein würde. Wir haben es hier mit der überraschenden Erscheinung zu thun, dass ein Eisenbahnzug durch die Benutzung seiner eigenen Bewegung nicht nur während der Fahrt brillant erleuchtet wird, sondern dass auch der Ueberschuss der erzeugten Elektricität während des Stillstandes des Zuges auf den Stationen zur Beleuchtung des Zuges dient.

Secundärbahn Blankenburg-Rübeland-Elbingerode.

Dem Verwaltungsrathe der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft ist von Seiten des Herzoglich Braunschweigischen Staatsministeriums mittelst Rescripts No. 619 vom 2. d. Mts. die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für eine normalspurige (Secundär-)Eisenbahn von Blankenburg über Rübeland nach Elbingerode für das Herzogliche Staatsgebiet ertheilt worden.

Das Niederländische Eisenbahnnetz.

Das gesammte Niederländische Eisenbahnnetz umfasste am 1. Januar 1882 1 958 km, wovon 1 006 km Staatsbahnen und 952 km Privatbahnen sind.

Das Staatseisenbahnnetz umfasste folgende Linien:

a) in Betrieb bei der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft:

	km
1. Arnhem-Zutphen-Deventer-Zwolle-Meppel-Heerenveen-Leeuwarden	168
2. Harlingen-Franeker-Leeuwarden-Groningen-Winschoten-Neuschanz-Landesgrenze	128
3. Meppel-Hoogeveen-Assen-Groningen	77
4. Zutphen-Goor-Hengelo-Enschede-Landesgrenze	60
5. Arnhem-Nymwegen	19
6. Zwolle-Almelo	45
7. Mastricht-Roermond-Venlo-Helmond-Eindhoven-Boxtel-Tilburg-Breda	180
8. Roosendaal-Bergen op Zoom-Goes-Arnemuiden-Middelburg-Vlissingen	76
9. Utrecht-Kuilenburg-Bommel-Herzogenbusch-Boxtel	60
10. Breda-Moerdyk	18

	km
11. Zwaluwe-Dordrecht-Rotterdam	35
mit Zweigbahn nach dem Güterbahnhof in Rotterdam	2
12. Zwaluwe-Zevenbergen	8
13. Zevenbergen-Oudenbosch-Roosendaal-Landesgrenze	23
14. Breda-Roosendaal	24
zusammen	923
b) von oben genannter Gesellschaft verpachtet an die linksrheinische und Bergisch-Märkische Eisenbahndirection:	km
15. Venlo-Landesgrenze	3
c) in Betrieb bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft:	
16. Helder-Alkmaar-Uitgeest-Zaandam-Amsterdam	80
Im Ganzen	1 006

Die Privatbahnen vertheilen sich wie folgt:

	km
Holländische Eisenbahn:	
a) eigene Linien:	km
Amsterdam-Haarlem-Leiden-Haag-Rotterdam	84
Haarlem Uitgeest	18
Amsterdam-Hilversum-Amersfoort-Zutphen	106
mit der Zweigbahn Hilversum-Utrecht	18
b) gepachtete Linien:	
Zutphen-Winterswyk	43
Niederländische Rheinbahn:	
a) eigene Linien:*)	
Amsterdam-Breukelen-Utrecht und Arnhem-Zevenaar-Landesgrenze	112
Verbindungsbahn Breukelen-Harmelen	8
Utrecht-Harmelen-Woerden-Gouda-Rotterdam	53
Gouda-Haag	28
b) gepachtete Linien:	
Leiden-Woerden	33
Niederländische Centralbahn:	
Utrecht-Zwolle-Kampen	101
Niederländische Südostbahn:	
Tilburg-Herzogenbusch-Nymegen	65
Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahn:	
Boxtel-Landesgrenze	52
Niederländische Strecke der Almelo-Salzberger Bahn (Almelo-Hengelo-Landesgrenze)	33
Niederländische Strecke der Lüttich-Limburger Bahn (Eindhoven-Landesgrenze)	17
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Aachen nach Mastricht	35
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Lüttich nach Mastricht	12
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Mechelen nach Terneuzen	24
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Gent nach Terneuzen	14
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Aerschot nach Tilburg	23
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Antwerpen nach Gladbach	48
Niederländische Strecke der Venlo-Hamburger Bahn	5
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Nymegen nach Cleve	14
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Zevenaar nach Cleve	5
Niederländische Strecke der Eisenbahn von Neuschanz nach Ihrhove	1
Im Ganzen	952

In Bau begriffen oder zum Bau vorbereitet sind die Staatsbahnen:

1. Dordrecht über Gorinchem-Geldermalsen-Kesteren nach Elst, zum Anschluss an die Linie Arnhem-Nymegen, 94 km.
2. Amersfoort über Veenendaal, Rhenen (Rheinbrücke), Kesteren, zum Anschluss an die Linie Dordrecht-Elst, nach Nymegen, 33 km.
3. Zaandam über Purmerand, Hoorn nach Enkhuizen, 49 km.
4. Stavoren über Hindeloopen, Sneek nach Leeuwarden, 48 km.
5. Nymegen über Cuyk und Maashees nach Venlo, 56 km.
6. Rotterdam über Vlaardingen und Maassluis nach Hoek van Holland.
7. Zwaluwe-Herzogenbusch, 47 km.
8. Groningen-Delfzyl, 38 km.

*) Ausserdem gehört zu dem Unternehmen der Niederländischen Rheinbahn die als Pferdebahn ausgebaute, aber mit Dampf betriebene Linie vom Haag nach Scheveningen, 4,75 km.

Russische Correspondenz.

Strafverfahren der Regierung gegen die Actionäre der Tambow-Saratower Bahn. Endlich hat die rächende Nemesis ihren Arm ausgestreckt, um die bösen Mächte zu zügeln, welche in Gestalt einer nicht zahlreichen, aber desto energischeren Minderheit von Actionären der Tambow-Saratower Bahn seit 11 Jahren die Majorität derselben in deren Interessen beschränkten und den Kronsäckel wie den Beutel der garantirenden Landschaften ausschliesslich in eigenem Interesse in Anspruch nahmen! Lange hat die Geduld der Regierung gewährt. Lange hat sie diesem aller Gerechtigkeit baarem, aller Wahrheit hohnsprechenden Spiel besagter Actionäre stillschweigend zugeschaut und — alljährlich gezahlt. Endlich hat unser Finanzminister in diesem Jahre diesen nimmersatten Gelüsten einen Riegel vorgeschoben! Um dem Leser nicht unverständlich zu bleiben, muss Einiges über die Verhältnisse der Tambow Saratower Bahn vorausgeschickt werden:

Die Tambow-Saratower Landschaftseisenbahn ist durch eine Actiengesellschaft in den Jahren 1868, 1869, 1870 gebaut und sectionsweise 1870 resp. 1871 dem Betrieb übergeben. Die Länge der Bahn beträgt 360 Werst; das Baucapital besteht aus rund 27 Millionen Metallrubel — was auf die einzelne Werst ca. 88 000 Creditrubel ausmacht. Dieser Preis war selbst für die damaligen Zeiten der Schwindelperiode der Eisenbahnbauten ein hoher — ja sogar der höchste, welcher je in Russland bezahlt ist, ausser der Nicolaibahn. Das Capital wurde in Obligationen auf rund 20 Millionen Rubel und in Actien auf rund 7 Millionen Rubel realisirt. Die Obligationen erhielten die obligate 5procentige Garantie der Regierung, das Actiencapital dagegen wurde von drei Institutionen, welche an dem Zustandekommen der Bahn besonderes Interesse hatten, der Saratowschen Gouvernementslandschaft, der Stadt Saratow und der Kirssanew'schen Kreislandschaft ebenfalls mit 5 pCt. Reineinkommen garantirt, doch unter der Bedingung, ihre Vertreter — zu je Einem von den beiden Landschaften — beständig im Verwaltungsrath der Bahn zu haben und sich eine Controle und Bestätigung der Jahresabrechnung der Bahngesellschaft vorzubehalten, wobei die Zahlungsleistung der Garantie halbjährlich, einen Monat vor Fälligkeit des Coupons, in der vorläufig vom Verwaltungsrath festgesetzten Summe zu geschehen habe und etwaige, durch die später stattfindende Controle sich ergebenden Differenzen im nächsten Jahre zu begleichen seien. Nebenbei sei erwähnt, dass durch das Consortium der Erbauer selbstverständlich die glänzendsten Exploitationsresultate ausgerechnet waren und die Inanspruchnahme der Garantie als eine kaum denkbare Möglichkeit hingestellt war. Leider förderte die Praxis ganz andere Resultate zu Tage! In den verflossenen 11 Betriebsjahren 1870—1880 wurden kaum die Betriebskosten gedeckt und gab es sogar 4 Betriebsjahre mit bedeutendem Deficit. Die Gesellschaft gerieth in Schulden; es wurden private Anleihen gemacht und hohe Procente gezahlt, welche von den Betriebseinnahmen auch gedeckt werden mussten, dadurch wurde die Lage der Gesellschaft immer schlechter. Man war in steter Verlegenheit um baares Geld, man konnte den Arbeitern nicht rechtzeitig Lohn zahlen und endlich war der Verwaltungsrath gezwungen, der Generalversammlung vom Frühjahr 1881 mitzutheilen, dass ohne eine Millionensubsidie der Regierung man Gefahr laufe, den Betrieb im nächsten Jahre einstellen zu müssen! Eine solche Eingabe an die Regierung wurde denn auch beschlossen und ausgeführt. Unterdess hatten die Garantie leistenden Institute mit steigendem Kummer den hereinbrechenden Ruin der Gesellschaft beobachtet und mit schwerem Herzen die ersten Jahre alljährlich die Garantiesumme eingetragen. Dann aber refüsirte erst die Stadt Saratow und nach einigen Jahren, etwa 1877, auch die Kirssanew'sche Kreislandschaft, den auf sie fallenden Antheil der Garantie zu leisten. Die Gesellschaft wurde klagbar bei der Regierung und die Regierung zahlte mit der Zeit den fehlenden Antheil der Garantie, damit in der Auszahlung des garantirten Coupons in keinem Falle Verzögerung eintrete. Die Landschaften fussten auf einem gewissen Recht bei ihrer Absage, denn sie waren seit 1870, der Zeit der Uebernahme der Bahn durch die Verwaltung von den Erbauern, bei der Regierung alljährlich darüber vorstellig geworden, dass nicht Alles mit rechten Dingen in der Verwaltung zugegangen sei, dass die Bahn nicht ordentlich vollendet sei, dass die Abrechnungen mit den Erbauern zum Nachtheil der Gesellschaft und der späteren Exploitation geschlossen seien, dass die Verwaltung überhaupt unwirthschaftlich vorgehe u. s. w. Die Regierung hatte darauf eine Revisionscommission aus Vertretern der 3 Ministerien des Wegebaues, der Finanzen und der Reichscontrole 1876 ernannt — aber diese Commission hatte 1878 ihre Thätigkeit eingestellt, ohne factische Resultate geliefert zu haben. 1879 — auf erneute Klagen der Landschaften hin — wurde nun eine zweite, aus Vertretern der 3 Ministerien, wie oben, bestehende Commission ernannt und diese tagt noch heute. Dieselbe hat aber bereits zu Ostern 1881 einen schwer in die Wagschaale fallenden ersten Bericht den Ministerien vorgelegt. Der Bericht constatirte die factische unmögliche Finanzlage der Tambow-Saratower Actiengesellschaft und weist als Grund und Ursache dazu die schamloseste Exploitation der Gesellschaft, Regierung und garantirenden Institutionen durch eine kleine Minderheit von Actionären, welche die Verwaltung der Bahn im Verlaufe der 10 Jahre in ihren Händen hatten, thatsächlich nach.

Die Bestätigung der oben geschilderten Sachlage durch die Eingabe der Gesellschaft um die erwähnte Millionensubsidie hat denn endlich unsere Regierung zu einem energischen Schritt veranlasst, welcher in Folgendem seinen Ausdruck gefunden hat:

Der Finanzminister theilte in den letzten Tagen dem Verwaltungsrath der Bahn mit, dass mit Genehmigung des Ministercomités von ihm beschlossen sei: 1. den am 2. Januar 1882 fälligen Actiencoupon zum letzten Male der Gesellschaft aus Staatsmitteln als Subsidie auszuzahlen; 2. der Gesellschaft drei Monate, bis 1. April, Zeit zu lassen, um mit ihm übereinzukommen über einen Umtausch ihrer fünfprocentigen Actien mit Garantie der Landschaften gegen vierprocentige consolidirte Regierungseisenbahnobligationen; 3. wenn die Gesellschaft dazu sich nicht verstehen wolle, so würde er, der Finanzminister, im Namen der Russischen Regierung am 1. Mai durch die Presse bekannt machen, dass die Erstere keine weitere Verantwortung für Auszahlung des durch die Landschaften garantirten Coupons übernehme. — Es kann wohl kaum einem Zweifel unterliegen, dass die Generalversammlung der Actionäre, welche zum 28. März a./St. zusammenberufen wird, auf den Vorschlag des Ministers eingehen wird, denn jeglicher Widerspruch, welcher den sub 3. vom Minister erwähnten Fall eintreten lassen könnte, würde die Actien der Bahn auf die Hälfte, ja ein Viertel ihres jetzigen Börsenpreises fallen machen, denn eine Garantie, welche nicht gezahlt wird, ist eben so gut wie keine Garantie! Dazu ist der von dem Finanzminister den Actionären gebotene Verlust ein nur so geringer — ja fast kaum so zu nennen — da die Garantie der Regierung doch jedenfalls die Garantie der Landschaft bedeutend überwiegt, dass die Actionäre noch froh sein können, mit nur einem blauen Auge davon zu kommen. Dies bezieht sich aber freilich nur auf die Majorität, welche durch ihre 10jährige Unthätigkeit eine gute Sache hat an den Rand des Verderbens kommen lassen; was dagegen die Mitglieder der thätigen Minorität der Actionäre anbelangt, welche den ganzen Schaden angerichtet haben — so wäre wohl zu wünschen, dass sie ihrer gerechten Strafe nicht entgingen und die Procuratur sie nach Gebühr in die Hand nähme, und mit Erfolg den Kampf zu Ende führe gegen Solche, welche unter dem sicheren Schutz der gesetzlichen Maske seit Jahren in Russland Land und Leute aussaugen!

Einführung einer speciellen localen Reichscontrole auf einigen Russischen Bahnen. Wie schon jüngst in diesen Spalten mitgetheilt wurde, ist unter Leitung des Reichscontroleurs ein neues Project für strengere Controle der Finanzoperationen der Eisenbahngesellschaften ausgearbeitet worden. Dieses Project wurde infolge Zustimmung des Ministercomités einer Specialcommission aus Vertretern der Reichscontrole, des Wegebauministeriums und des Finanzministeriums, der Enquêtecommission zur Untersuchung des Eisenbahnwesens in Russland und einiger Eisenbahnfachleute zur Beurtheilung übergeben. Hierbei erkannte das Ministercomité als leitende Grundlage an, dass die technische und allgemeine Aufsicht über die Eisenbahnen dem Wegebauministerium überlassen bleiben solle, während die Oeconomik und die Richtigkeit der Finanzoperationen der Bahngesellschaften, welche in engster Beziehung zu den, der Regierung gegenüber eingenommenen Verpflichtungen stehen, — der Beurtheilung und Durchsicht der Reichscontrole unterliegen müsse. Diese Commission beendigt ihre Arbeiten in diesen Tagen. Dieselbe schlägt vor, die neuen Controleregeln auf 6 Bahnen fürs Erste einzuführen, deren Gesellschaftsstatuten solch einer Einführung nicht hinderlich sind; es sind dies 1. die Baltische, 2. die Rjäschk-Wjäsmaer, 3. die Losowo-Sebastopoler, 4. die Kursk-Charkow-Asower, 5. die Tambow-Saratower und 6. die Moskau-Brester Bahn. Durch die neuen Normen wird festgesetzt, sowohl Art und Weise der Durchsicht der Budgets und der Abrechnungen der Bahngesellschaften, als auch die Ausführung einer localen, factischen, ständigen Controle auf der Linie, welche alle Ausgaben laut Budget verfolgen und die wirkliche Zeitgemässheit und den factischen Kostenpreis aller Arbeiten controliren soll; zu dem Behufe unterliegen die Projecte aller Contracte und Lieferungsbedingungen, welche die Verwaltungen etwa abzuschliessen gedenken, der vorherigen Durchsicht und Beurtheilung der localen Controlorgane.

Ob diese neue Einrichtung wirklich den erwarteten Nutzen bringen wird, ist jetzt noch schwer zu beurtheilen. Eins nur lässt sich wohl mit Bestimmtheit sagen, dass den Freiheiten — welche die Verwaltungsmitglieder bei Ausschreibung von Submissionen sich in der Wahl ihrer Lieferanten nahmen, nicht immer zum directen Nutzen der von ihnen verwalteten Bahnen — wohl ein kleiner Hemmschuh durch die Localcontrole wird angelegt werden!

Warschauer Stadtpferdebahn. Die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft ist im Besitz der die Stadt Warschau durchschneidenden Pferdeeisenbahn, welche den Bahnhof der St. Petersburger mit dem der Wiener Eisenbahn verbindet. Jetzt hat eine Belgische Pferdeeisenbahngesellschaft diese Linie in Arrende genommen, weil sie ausserdem auch sonst noch ein neues Netz von Pferdebahnen durch die Stadt legt. Die Gesellschaft hat die Arrende auf 35 Jahre und zahlt 10 000 Rubel jährlich. (Schluss folgt.)

Die Englischen Pferdebahnen.

Ueber die Zukunft der Pferdebahnen in England ist die Speculation noch sehr verschiedener Ansicht. Es ist wohl möglich, dass sie noch einer bedeutenderen Entwickelung entgegen gehen können, als sie es bisher gethan haben (insbesondere wenn eine neue, ruhige und billige Zugkraft erfunden und angewendet wird), indessen lässt die Statistik der letzten sechs Jahre einen solchen Schluss nicht ohne Weiteres zu.

Nach der „Parliamentary Return of Street and Road Tramways" (bis zum 30. Juni 1881 reichend) beträgt die totale für den Pferdebahnverkehr erschlossene Länge in dem ganzen Vereinigten Königreich noch weniger als 500 Englische Meilen, wovon ungefähr $^4/_5$ allein auf England und Wales kommen.

Berücksichtigt man nur unter Beiseitelassung Schottlands und Irlands die Englische Statistik als der grösseren und instructiveren, so findet man, dass der Pferdebahnbetrieb sich erstreckte im Jahre

1876 auf 94 Meilen,	1879 auf 233 Meilen,
1877 „ 147 „	1880 „ 269 „
1878 „ 194 „	1881 „ 376 „

so dass also eine gleichmässige und beständige Zunahme bis 1880, dann aber ein plötzlicher Sprung von 269 bis auf 376 Meilen stattfand, wodurch die geringe Zunahme in den Jahren des wirthschaftlichen Niedergangs, 1879—1880, wieder compensirt wurde. Man sieht also, dass auf die ausnahmsweise grosse Zunahme (40 pCt.) im Jahre 1881 nicht allzu sanguinische Hoffnungen bezüglich der Zukunft basirt werden dürfen.

Das gesammte in Englischen Tramways angelegte Capital belief sich im Jahre 1881 nur auf 5 141 507 £ und vertheilte sich auf 103 verschiedene Unternehmungen oder 376 Meilen; 30 davon waren dem Verkehr noch nicht übergeben, und 20 von ihnen liefern keine bestimmten Daten. Die übrig bleibenden 53 im gehörigen Betriebe befindlichen Unternehmungen ergaben für das Jahr 1881 als Reingewinn folgende Procentsätze von dem bis dahin eingezahlten Capitale:

No.	Procent	No.	Procent	No.	Procent	No.	Procent
1	3	12	3½	23	6	34	3¼
2	2½	13	3	24	1	35	6
3	16	14	0½	25	6¼	36	2½
4	1¾	15	5¾	26	0½	37	2
5	4	16	8	27	4½	38	5¼
6	5¾	17	4¾	28	2	39	8
7	1¼	18	6	29	6½	40	6½
8	11	19	5¼	30	2	41	4¼
9	1¼	20	7½	31	8	42	1¼
10	1¾	21	1¾	32	5¼	43	0
11	2	22	7½	33	2	44	0

Neun weitere Gesellschaften arbeiteten mit Verlust. Von diesen 53 Pferdebahnunternehmungen warfen also 18 mehr als 5 pCt. und 26 oder die Hälfte von ihnen über 3 pCt. Reingewinn ab; die mit Verlust arbeitenden hatten 3, oft auch 5 pCt. zu beklagen.

Es ist also klar, dass ein neues Englisches Pferdebahnproject ganz besondere Vortheile darbieten muss, um Unternehmer resp. Capitalisten zur Realisirung zu finden. Die Umstände, unter denen die jetzt am meisten florirenden Pferdebahnen gegründet worden sind, verdienen in dieser Beziehung die vollste Beachtung. Dies sind die Pferdebahnen von Birmingham and Staffordshire, die Bristol Company, Cardiff, Leeds, Leicester, London, London-street, Manchester Suburban, Newcastle, Newport, North Metropolitan, Plymouth-street, Salford, Sheffield, Southport, Wallasey, Wantage und Wirral. Nur wenige dieser Gesellschaften arbeiten mit bedeutendem Anlagecapital; und doch befindet sich die Mehrzahl dieser Pferdebahnen in verkehrsreichen Stadttheilen, ebenso wie sie mit Doppelgeleisen ausgerüstet sind. Nur sechs Gesellschaften benutzen Dampfmotoren: Blackburn, Bristol Company, Dewsbury, Leeds, North Staffordshire und Wantage; von diesen figurirt die Hälfte in der vorstehenden Tabelle der mit Gewinn arbeitenden Gesellschaften.

Die Einnahmen und Ausgaben der 26 Tramways, die 3 pCt. und mehr Reingewinn abwerfen, sind in der Tabelle S. 205 übersichtlich zusammengestellt, so dass die zu einem rentablen und gesunden Unternehmen nöthigen Bedingungen leicht daraus entnommen werden können.

Bei allen fällt als besonders charakteristisch die niedrige Ausgabe für die Unterhaltung der Bahn auf.

Die Bedingungen für eine gut rentirende Pferdebahn sind daher: genügend vorhandenes Capital, Doppelgeleise, grosser Verkehr, und eine gut projectirte und ausgeführte Trace, welche geringe Unterhaltungskosten erfordert. Eine gute sachverständige Projectirung und Bauausführung ist bei Pferdebahnen ebenso unerlässlich, wie bei allen andern öffentlichen Bauwerken, und Diejenigen, die da meinen, dass der erste Beste ebenso gut wie ein professionirter Techniker eine Pferdebahn projectiren, ausführen und leiten könnte, befinden sich in grossem Irrthum.

Einnahmen und Ausgaben von 26 Englischen Pferdebahnen.

Name der Pferdebahn	Brutto-einnahme £	Unter-haltung £	Pferde- resp. motorische Kraft £	Verkehrs-kosten £	Gesammte Betriebs-kosten £	Reingewinn £
Bath	2,064	—	619	597	1,507	557
Birmingham and Staffordshire	37,179	808	15,384	7,764	29,737	7,442
Bolton and Suburban	13,283	—	9,384	—	9,804	3,479
Bristol Company's	38,071	739	14,699	11,085	29,943	8,128
Cardiff	16,445	708	5,748	2,677	10,633	5,812
Dewsbury	4,781	333	1,493	541	3,593	1,188
Hull Street	14,277	—	3,342	4,258	11,165	3,112
Leeds	38,586	1,983	15,596	6,693	28,114	10,472
Leicester	21,020	1,035	6,493	3,372	13,954	7,066
Liverpool Corporation	35,367	—	2,100	22,500	27,518	7,849
London	182,775	12,000	71,291	43,520	155,813	26,962
London Street	66,811	5,106	31,511	12,718	54,951	11,860
Manchester Suburban	102,766	—	54,337	21,116	84,562	18,204
Newcastle upon Tyne	15,835	—	5,690	2,310	9,624	6,211
Newport	2,285	—	1,044	324	1,657	628
North Metropolitan	284,026	14,937	105,365	62,347	221,366	62,660
Nottingham	21,212	177	9,734	2,929	16,747	4,465
Portsmouth Street	20,880	415	7,516	5,421	16,057	4,823
Salford Corporation	67,856	—	37,778	14,282	58,775	9,081
Sheffield Corporation	33,057	—	8,305	12,425	24,350	8,707
Southampton Street	11,133	196	3,625	3,159	8,909	2,224
Southport	8,539	697	2,870	1,596	6,060	2,479
Wallasey	4,943	—	1,385	1,331	3,544	1,399
Wantage	2,089	217	143	537	1,234	855
Wirral	6,956	–	1,891	1,656	4,899	2,057
Wolverhampton	13,290	239	5,457	1,776	9,632	3,658

Zu der „Parliamentary Return" zurückkehrend, mag daraus noch bemerkt werden, dass, obgleich die Länge sowohl der concessionirten als auch der im Betriebe befindlichen Doppelgeleise überall registrirt ist, doch die Spurweite nicht ein einziges Mal angegeben ist. Dies verhindert uns leider, irgend welche Schlüsse bezüglich der Unterhaltungskosten von grösseren und kleineren Spurweiten zu ziehen. Das gewöhnlich zu Gunsten der kleinen Spurweiten angeführte Argument sind bekanntlich die geringeren ersten Anlagekosten, wogegen sich allerdings dann der Einwand erheben lässt, dass die grösseren Unterhaltungskosten diesen Vortheil wieder vollständig aufheben. Es bleibt wünschenswerth, dass eine bessere und vollständigere Statistik diesen Punkt bald aufklärt.

Die Ausgaben für den Pferdepark figuriren als wichtiger Posten in dem Etat eines wohl eingerichteten Pferdebahnunternehmens. Diese Ausgaben sind ohne Zweifel theilweise von den Localpreisen für das Fütterungsmaterial und von der Behandlung, welche den Pferden zu Theil wird, abhängig; indessen werden die Resultate der Statistik betreffs der Meilenanzahl, die ein in dem Tramway gehendes Pferd in einem Jahre zurückzulegen im Stande ist, immerhin genügende Anhaltspunkte geben. Hiernach würde die Leistungsfähigkeit eines solchen Pferdes zwischen 1 000 und 4 000 Meilen als äusserste Grenze liegen; als Durchschnittsleistung wären etwa 2 000 bis 3 000 Meilen anzunehmen. Es lässt sich indessen schwer feststellen, ob eine höhere Arbeitsleistung die Pferde so unverhältnissmässig abnutzt, dass der Gewinn an geleisteter Arbeit mit dem Verbrauch an Arbeitskraft in zu grossem Missverhältniss steht, und dass daher ein solches Verfahren schlechterdings als unrationell und unvortheilhaft betrachtet werden muss.

Es ist bekannt, dass die bei dem Tramway benutzten Pferde sich schnell dabei aufreiben, was nicht sowohl durch die grosse durchlaufene Meilenzahl, sondern vielmehr durch das häufige Anhalten bedingt ist. Man kann als sicher annehmen, dass, wenn es möglich wäre sie gerade damit zu verschonen, ihre Lebensdauer bedeutend verlängert würde, und zwar von 4 auf ungefähr 6 Jahre, dass dadurch also eine Lebensverlängerung der Thiere um 50 pCt. erreicht werden könnte.

Ein wirklich guter, beim Anhalten als Bremse wirkender und beim Weiterfahren resp. Wiederansetzen die motorische Kraft liefernder Accumulator, d. h. also eine Kraft sammelnde Bremse, würde für Pferdebahnen von unschätzbarem Vortheil sein. Solche Accumulatoren sind auf mehreren Linien im Gebrauch, obgleich in dem oben erwähnten Berichte ihrer nicht Erwähnung gethan ist. Es wäre indessen sehr erspriesslich, sie gleichfalls in den Verzeichnissen und Statistiken zu berücksichtigen. Es wäre ferner sehr zweckdienlich, wenn auch die Form und Beschaffenheit der Pferdebahnwagen in letzteren mit aufgenommen würde; denn hiervon hängt zum Theil ganz wesentlich die grössere oder geringere Benutzung der Pferdebahnwagen ab. Die Sitten ändern sich stetig und man ist nicht mehr damit allein zufriedengestellt, mit der Pferdebahn zu einer bestimmten Zeit und zu einem bestimmten Preise von einem Punkte zu einem andern zu gelangen, sondern man will dies auch auf möglichst bequeme und angenehme Weise und ohne Belästigung Anderer thun. Jeder kennt die Umstände und Hindernisse, denen man sich auf manchen Pferdebahnen auszusetzen hat, um auf seinen Platz zu gelangen; es widerstrebt unseren sich stetig verfeinernden Sitten immer mehr, bei dem Kampf um einen Platz auf der Pferdeeisenbahn die Füsse und Kniee von 2 oder 3 Personen zu maltraitiren, einen Vierten mit dem Ellbogen bei Seite zu stossen und das Augenlicht eines Fünften durch einen Regen- oder Sonnenschirm in Gefahr zu bringen. Bequemlichkeit wird also zu einer Nothwendigkeit auf der Pferdebahn werden müssen; anderenfalls würden Viele lieber auf deren Benutzung ganz Verzicht leisten, was doch im Interesse des Verkehrs sehr zu beklagen wäre.

Wie ihre Vergangenheit, so basirt auch die Zukunft der Pferdebahnen ganz auf den Bedürfnissen des Publikums, welche bei Projecten neuer Linien scharf in Erwägung gezogen werden müssen.

Die Pferdebahnen stehen bekanntlich in der Mitte zwischen Omnibuslinien und Eisenbahnen; die engen und verkehrsreichen Hauptstrassen müssen sie ersteren überlassen und mit letzteren können sie in Schnelligkeit und Grossartigkeit des Verkehrs nicht concurriren. Dass sie noch einer bedeutenden Zukunft entgegengehen können, wenn die Pferdekraft durch die Dampf- oder eine andere Kraft ersetzt wird, unterliegt wohl keinem Zweifel; aber bis jetzt sind die städtischen Tramways nur auf gewisse Hauptstrassen angewiesen, während die Dampfkraft nur auf Land- und Vorstadttramways zur Anwendung gelangt. Die Frage ist nun die: Wird sich diese Lage der Dinge ändern? Es ist kaum wahrscheinlich, dass das Legen von Schienen in verkehrsreichen Strassen gestattet wird, wo ihre Existenz doch für den gewöhnlichen Wagenverkehr mit Unzuträglichkeiten verbunden sein würde. Es kann daher als sicher vorausgesetzt werden, dass die Hauptaufgabe der Pferdebahnen darin bestehen dürfte, die immer mehr anwachsenden Vorstädte mit den Centren oder mit den benachbarten Provinzialstädten, oder auch letztere mit den nächstliegenden Dörfern zu verbinden. (Engineering.)

Erkenntniss des Oberlandesgerichts zu Naumburg.

In Sachen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Actien Lit. B. hat bekanntlich das Oberlandesgericht Naumburg Anfangs December v. J. die in dem Process der hiesigen Bankfirma Krone & Mencke gegen die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft von der genannten Firma gegen das Urtheil des Königlichen Landgerichts zu Magdeburg eingelegte Berufung abgewiesen. Die Kläger hatten beantragt, das erste Urtheil dahin abzuändern, dass die Beklagte verurtheilt wird:

a) principaliter: den ihnen — den Berufungsklägern — durch Abschluss und Ausführung des Vertrages vom 5. Juni 1879 entstandenen Schaden zu vergüten und demgemäss
   - aa) an Jeden von ihnen sofort, eventuell spätestens bis 1. April 1883 für jede Actie Lit. B. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft à 300 *M.* gegen Aushändigung derselben nebst Zubehör den Betrag von $349^{273}/_{348}$ *M.*,
eventuell 343,42 *M.*,
eventuell 306 *M.* $46^{192}/_{348}$ ₰,
eventuell 305,64 *M.*
einschliesslich des ihnen offerirten Umtauschpreises von 262½ *M.* pro Actie in baar oder in Preussischen 4 procentigen Staatsschuldverschreibungen zu zahlen,
   - bb) den Klägern 1. 3. — den Berufungsklägern 1. 2. — ihren Antheil aus den seit 1. Januar 1879 bis 1. Januar 1881 für Rechnung des Staats aufgekommenen Revenuen des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens in der Art zu gewähren, dass Jedem derselben gegen Aushändigung des Dividendenscheins pro 1879 und 1880 13,99 *M.* pro Jahr und Actie sofort bezahlt werden,

b) eventualiter (wenn eine Entschädigungsverpflichtung nicht anerkannt wird) anzuerkennen, dass
   - aa) ihnen — den Berufungsklägern — bei der bevorstehenden Liquidation für jede ihrer Actien Lit. B. an dem Liquidationserlöse ein Theilnahmerecht in Höhe von $349^{273}/_{318}$ *M.*,
eventuell 343,42 *M.*,
eventuell 360 *M.* $46^{192}/_{318}$ ₰,
eventuell 305,64 *M.*
zusteht,
   - bb) den Klägern 1. 3. — den Berufungsklägern 1. 2. — pro 1879 und 1880 die Dividende und etwaige Superdividende nach Massgabe des siebenten und zwölften Statutennachtrags sofort berechnet und ausgezahlt werden muss,

c) eventualissime (falls die Forderung eines bestimmten Betrages des Liquidationserlöses ad b) aa) unzulässig erscheinen sollte) anzuerkennen,

dass, sofern der Staat von dem ihm nach § 8 des Vertrages vom 5. Juni 1879, betreffend den Uebergang des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens auf den Staat (Gesetz-Sammlung 1879, Seite 646), zustehenden Ankaufsrechte Gebrauch machen sollte, sie — die Berufskläger — für je eine Actie Lit. B. aus dem Liquidationserlöse

principaliter gleiche Beträge wie die Actien A. und C.)
eventualiter solche Beträge, wie sie sich ergeben, wenn auf sämmtliche Actien A. B. C. erst pro Actie 300 *M.* und von dem dann noch vorhandenen Ueberschuss auf jede Actie B. und C. je ⅔ des auf eine Actie Lit. A. entfallenden Betrages vertheilt wird,

zu beanspruchen haben.

Zur Rechtfertigung der Berufung suchen die Berufungskläger zunächst unter Bezugnahme auf die An- und Ausführungen erster Instanz zu deduciren, dass die Ansicht des ersten Richters, wonach die Actien Lit. B. an der Vermögenssubstanz und an dem Liquidationserlöse nur mit ⅔ des auf die Actien Lit. A. fallenden Betrages participiren sollen, gegen das Gesetz, gegen die richtig auszulegenden Statuten der Gesellschaft, gegen die ausgesprochenen Rechtsansichten der eigenen Organe der Gesellschaft und des Reichs-Oberhandelsgerichts und gegen die Billigkeit verstosse, indem sie sich dabei auf die Artikel 216, 245 des Handelsgesetzbuchs, die §§ 16, 74 der Statuten, welche durch § 8 des VII. Nachtrags und den Aufdruck der B.-Actien nicht abgeändert seien, sowie auf § 5 des XII. Nachtrags und den Aufdruck der C.-Actien, ferner auf die Beschlüsse der Generalversammlungen vom 18. März 1867, 20. Juli 1872 und 2. Juli 1879 und eine Aeusserung des Gesellschaftsausschusses in No. 437 der „Magdeburger Zeitung" vom 20. September 1881, endlich auf das Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 9. September 1879 (Entscheid. Bd. 25 Seite 307 ff. i. h. p. Seite 307 und Seite 314) berufen und darauf ihre entgegenstehende Ansicht und den Anspruch gründen, dass in Beziehung auf die Vermögenssubstanz und den Liquidationserlös die Actien Lit. B. mit den Actien Lit. A. und C. völlig gleichberechtigt und völlig gleich zu behandeln seien. Eventuell führen sie aus, dass den B.-Actien wenigstens ihr auf 100 Thaler ohne jede Bedingung lautender Antheil an dem Gesellschaftsvermögen nicht abzusprechen und von dem darüber erzielten Verkaufsgewinne ⅔ desjenigen Betrags, welcher den A.-Actien gebühre, zuzutheilen sei. Im Weiteren suchen sie die Ausführung des ersten Richters, dass sie keinen Schadenersatz wegen solcher Bestimmungen des Vertrags vom 5. Juni 1879 verlangen könnten, durch welche ihre Sonderinteressen verletzt würden, da sie nicht den Vertrag selbst angefochten hätten, zu widerlegen und auszuführen, dass sie berechtigt seien, die ihnen unbestreitbar zustehenden Sonderrechte auf Dividende und Superdividende, sowie auf statutenmässige Theilnahme am Liquidationserlöse durch Klage gegen die Gesellschaft auf Befolgung der Statuten und, wo diese wegen der durch den Vertrag mit der Staatsregierung geschaffenen factischen Zustände nicht mehr thunlich, auf Schadenersatz zu verfolgen, und also einerseits die durch den gedachten Vertrag gebotenen Vortheile für sich zu acceptiren, gleichzeitig aber ihren statutarischen Antheil und, soweit ihnen dieser durch den Vertrag verkürzt werde, Schadenersatz zu fordern. Schliesslich suchen sie im Einzelnen die gestellten Anträge zu begründen. Bei den Principalanträgen vertreten sie die Rechtsanschauung,

1. dass durch Abschluss des Vertrags vom 5. Juni 1879 die Gesellschaft aufgehört habe, als solche zu existiren, also thatsächlich bereits aufgelöst sei,
2. dass deshalb die Kläger schon jetzt berechtigt seien, ihren Antheil am Liquidationserlöse dem Statut gemäss zu fordern,
3. dass der Liquidationserlös sich auf die umme von 121 725 000 *M.*, eventuell von 106 650 000 *M.* beziffere,
4. dass aber auch für die Vertheilung des Reinertrags vom 1. Januar 1879 ab das in den §§ 16 und 74 der Statuten ausgesprochene Princip der gleichmässigen Vertheilung unter die sämmtlichen Actien A., B. und C. massgebend sei; bei den eventuellen Anträgen beziehen sie sich auf ihre obengedachten Ausführungen über die Gleichberechtigung der B.-Actien mit den A.- und C.-Actien.

Die Beklagte hatte dagegen beantragt, die eingelegte Berufung als unbegründet zurückzuweisen, den Klägern und Berufungsklägern auch die Kosten der Berufungsinstanz aufzuerlegen. Sie erkennt zwar die von den Berufungsklägern in Bezug genommenen Urkunden und Schriftstücke an, insbesondere dass die Beschlüsse der Generalversammlungen vom 18. März 1867, 20. Juli 1872, 2. Juli 1879 so, wie angegeben, gefasst, die Aeusserung in No. 437 der „Magdeburger Zeitung" von den Mitgliedern des vormaligen Ausschusses ausgegangen und das Erkenntniss des Reichsoberhandelsgerichts vom 9. September 1879 ergangen seien; sie widerspricht aber den Ausführungen der Berufungskläger und sucht dieselben zu widerlegen und die Gründe des ersten Richters und ihre Ausführungen erster Instanz zu rechtfertigen. Insbesondere beruft sie sich auf den Vertrag vom 15. Februar 1867 und die diesem vorausgegangenen Verhandlungen mit dem Consortium über die Ausgabe der B.-Actien, sowie auf den Beschluss der Generalversammlung vom 18. März 1867 und den auf Grund desselben mit der Staatsregierung vereinbarten Statutennachtrag VII. dafür, dass die B.-Actien nur zu ⅔ der A.-Actien berechtigt seien, ferner auf das Erkenntniss des Königlichen Landgerichts zu Magdeburg vom 20. October 1881 dafür, dass die Gesellschaft noch fortbestehe und die Liquidation noch nicht zu erfolgen habe, endlich und im Uebrigen auf die Verhandlungen erster Instanz. Das jetzt publicirte, die Firma Krone & Mencke abweisende Erkenntniss des Oberlandesgerichts Naumburg stützt sich auf folgende Entscheidungsgründe: Die erhobenen Ansprüche werden daraus hergeleitet, dass durch gewisse Bestimmungen des Verstaatlichungsvertrags vom 5. Juni 1879 und dessen Ausführung die den Klägern durch das Gesetz und die Statuten garantirten, auch von den Gesellschaftsorganen und durch Erkenntnisse des obersten Gerichtshofs als ihnen zustehend anerkannten Sonderrechte, namentlich das Recht auf die ihnen in § 7 des VII. Statutennachtrags zugesicherten Dividenden und Superdividenden und das Recht auf statutenmässige Theilnahme am Gesellschaftsvermögen und dem Liquidationserlöse verletzt worden seien. Der erste Richter hat eine solche Verletzung der Kläger verneint, und ist ihm darin beizutreten. Grundlage für die Entscheidung giebt einerseits der Vertrag, andererseits das Statut nebst Nachträgen, insbesondere Nachtrag VII. Neben dem Vertrage und ausser dessen Bestimmungen kommen weitere Momente, insbesondere die von den Klägern in Bezug genommenen Verhandlungen und die Resolution der Generalversammlung vom 2. Juli 1879 nicht in Betracht. Denn in dieser Generalversammlung sind, wie das in den vorgelegten handelsgerichtlichen Acten enthaltene Protokoll über dieselbe darthut, der derselben zur Genehmigung vorgelegte Vertrag, die von verschiedenen Seiten dazu gestellten Abänderungsanträge und die dagegen erhobenen Proteste, insbesondere die auf die Actien Lit. B. bezüglichen, eingehend besprochen, dann aber nach Schluss der Debatten der Vertrag pure und ohne alle Aenderung mit einer Majorität von mehr als zwei Dritteln der Stimmen angenommen und vom Vorsitzenden ausdrücklich erklärt worden, dass damit sämmtliche Amendements ihren Gegenstand verloren haben und nur noch die Resolution des Rechtsanwalts Salomonsohn zu erledigen bleibe. Letztere ging ursprünglich dahin: „Die Generalversammlung spricht als ihre rechtliche Ueberzeugung aus, dass bei der Liquidation der Gesellschaft sämmtliche Actien Lit. A., B. und C. überall gleichberechtigt sind und genehmigt den Vertrag zwischen den Gesellschaftsvorständen und der Königlichen Staatsregierung vom 5. Juni d. J." Auf Befragen des Vorsitzenden erklärte jedoch bei der der Abstimmung über den Vertrag vorausgegangenen Debatte der Antragsteller, „dass er die von der Generalversammlung auszusprechende rechtliche Ueberzeugung nicht als eine Bedingung der Vertragsgenehmigung verstanden wissen wolle und den Schlusssatz seines Antrags zurückziehe". Demgemäss wurde demnächst, nach unbedingter Genehmigung des Vertrags, die Resolution in der Fassung: „Die Generalversammlung spricht ihre rechtliche Ueberzeugung dahin aus, dass bei der Liquidation der Gesellschaft sämmtliche Actien Lit. A., B. und C. überall gleichberechtigt sind" zur Abstimmung gebracht und von der Versammlung durch Acclamation angenommen. Hieraus folgt, dass die Resolution für den Vertrag und dessen Genehmigung ohne alle Bedeutung war und deshalb bei der Frage, ob der pure genehmigte Vertrag die Rechte der B.-Actionäre verletze, überhaupt nicht zu berücksichtigen ist. Es kann vielmehr, wie oben bemerkt, lediglich der Vertrag selbst in Betracht gezogen werden. Dieser Vertrag und dessen Einzelbestimmungen verletzen aber die statutenmässigen Rechte der B.-Actionäre nicht und verstossen weder gegen das Gesetz noch gegen die Statuten. Der Ansicht des ersten Richters, dass nach den Statuten die Actien Lit. B. an der Vermögenssubstanz und an dem Liquidationserlöse nur mit Zweidritteln des auf die Actien Lit. A. fallenden Betrags theilnehmen sollen, ist vielmehr aus den dafür gegebenen zutreffenden Gründen zuzustimmen und diese Ansicht ist in dem Vertrage den Bestimmungen über die Rechte der B.-Actien zum Grunde gelegt. Das Gesetz, insbesondere die angezogenen Art. 216, 245, 207 Handelsgesetzbuchs, können nicht verletzt sein, da sie, wie die Kläger selbst zugeben, nur dann Anwendung finden, wenn die Statuten nicht etwas Anderes verordnen, also vertragsmässig etwas Anderes festgesetzt ist. Und dies ist vorliegend bezüglich der B.-Actien der Fall. Gegen die Statuten, insbesondere § 16 und § 74 verstösst aber der obige Satz des ersten Richters und der Vertrag nicht, da die Rechtsverhältnisse der B.-Actien durch den Statutennachtrag VII besonders geregelt, dadurch in Beziehung auf diese die §§ 16, 74 abgeändert und nicht anwendbar erklärt und die Bestimmungen der §§ 7, 8 des VII. Nachtrags und des einen Theil derselben bildenden Aufdrucks der B.-Actien (Schema IV) allgemein massgebend sind. Dass aber diese Bestimmungen in den §§ 7, 8 cit. nur so, wie vom ersten Richter geschehen, ausgelegt werden können, ist in dessen Gründen zutreffend ausgeführt. Es spricht dafür auch § 6 Abs. 5 des VII. Nachtrags, worin das „im Uebrigen" in gleicher Weise, wie in § 8, im Gegensatz zu der Bestimmung über den Zinsen- und Dividendenbezug gebracht und auf alle übrigen Rechte etc.

nicht blos auf das Stimmrecht zu beziehen ist, sowie der Aufdruck der B.-Actien, Schema IV, worin dem Actieninhaber „nach Höhe dieses Betrages (100 Thaler) und in Gemässheit des ——— Statuts, sowie des ——— siebenten Nachtrags ——— verhältnissmässige Theilnahmen an dem gesammten Eigenthum ——“ der Gesellschaft zugesichert ist. Auch daraus, geht hervor, dass die B.-Actionäre in allen in § 7 des VII. Nachtrags nicht besonders hervorgehobenen Beziehungen nicht blos in Beziehung auf das Stimmrecht, mit der Massgabe, dass der Besitz von 3 B.-Actien dem Besitze von 2 A.-Actien gleichsteht, berechtigt sein sollen. Der Aufdruck ist in § 7 des VII. Nachtrags ausdrücklich angezogen und als Theil desselben anzusehen und giebt mit diesem Nachtrage die Grundlage für das Rechtsverhältniss der B.-Actionäre, da die letzteren lediglich auf Grund derselben der Gesellschaft beigetreten sind. Eben deshalb ist die Heranziehung des von den Berufungsklägern als Grundlage des VII. Nachtrages bezeichneten Generalversammlungsbeschlusses vom 18. März 1867 von keiner Erheblichkeit. Denn die B.-Actionäre sind, wie gesagt, nur auf Grund des Schema IV und der darin angezogenen Statutenbestimmungen, nicht aber des gedachten Beschlusses, der auch im Schema IV gar nicht erwähnt ist, als Gesellschaftsmitglieder beigetreten, würden deshalb sich auf diesen Beschluss nicht berufen und den Nachtrag VII als mit demselben nicht übereinstimmend nicht anfechten können. Dass aber der Nachtrag VII mit dem Beschlusse nicht übereinstimme und deshalb ungiltig sei, ist, soviel ersichtlich, von dazu berechtigten (A.-) Actionären nicht geltend gemacht. Auch als Interpretationsmittel erscheint der gedachte Beschluss nicht dienlich. Denn die von den Berufungsklägern und ebenso in dem Aufsatz des Ausschusses in No. 437 der „Magdeburg. Zeitung“ vornehmlich betonte Pos. I. dieses Beschlusses ist überhaupt nicht zur Ausführung gekommen und überhaupt nicht in den Nachtrag VII übergegangen. Er bestimmt, wie unbestritten nach dem von beiden Theilen angegebenen Inhalt, dass die B.-Actien „demnächst an der Dividende ——— dergestalt, dass dabei 3 Actien Lit. B. dem Besitzer von 2 Actien Lit. A. gleichgestellt werden sollen“, Theil nehmen. Auch diese Bestimmung ist nicht in dem VII. Nachtrag aufgenommen, derselben vielmehr die des § 7 substituirt und in dem Schema IV ist nur der VII. Nachtrag, nicht der Beschluss vom 18. März 1867 als massgebend angeführt. Es können deshalb aus diesem Beschlusse und dessen Wortlaut die darauf gar nicht basirenden Bestimmungen des VII. Nachtrages nicht interpretirt werden. Dazu kommt, dass durch den Beschluss ad V. das Directorium allgemein bevollmächtigt worden war, „diejenigen Statutennachträge, die durch die heute gefassten Beschlüsse nothwendig werden, ihrer Wortfassung und ihrem Inhalte nach mit der Königlichen Staatsregierung zu vereinbaren und die vereinbarten Statuten mit rechtsverbindlicher Kraft für die Gesellschaft in deren Namen zu vollziehen“, dass dasselbe darauf hin den Statutennachtrag VII vereinbart und vollzogen hat und dass dieser von der Gesellschaft oder deren Organen oder von einzelnen dazu berechtigten Mitgliedern (als welche doch nur die ursprünglichen A.-Actionäre, die allein den Beschluss gefasst hatten, angesehen werden könnten —) nach dessen Publication nicht angefochten oder bemängelt, wenigstens eine solche Anfechtung nicht behauptet ist. Daraus ist gerade zu entnehmen, dass die Fassung des VII. Nachtrages den Intentionen und Beschlüssen der Gesellschaft entsprechend war. Wenn nun der dermalige Ausschuss, wie er in dem Artikel der „Magdeburger Zeitung“ ausgeführt, oder die Generalversammlung vom 2. Juli 1879, wie sie in der Salomonsohn'schen Resolution ausgesprochen, zu einer anderen Auffassung gelangt ist, so kann darauf bei Auslegung der Bestimmungen des Statutennachtrags um so weniger Gewicht gelegt werden, als der Artikel und die Resolution nur die Ansicht der dermaligen Ausschussmitglieder und der in der Generalversammlung anwesenden Actionäre, aber keinerlei thatsächliche Grundlage dafür enthalten, dass der Nachtrag VII bei dessen Erlass von der damaligen Gesellschaft ebenso aufgefasst worden ist. Die Kläger und Berufskläger haben sodann zur Widerlegung des vom ersten Richter ausgeführten Satzes der ⅔ Berechtigung der B.-Actien den XII. Statutennachtrag, insbesondere den mit § 8 des VII. Nachtrags gleichlautenden § 5 in Bezug genommen. Dieser § 5 aber steht dem Satze des ersten Richters nicht entgegen. Einmal kann aus diesem späteren Nachtrage, der völlig veränderte Verhältnisse zur Grundlage hat, der frühere überhaupt nicht interpretirt werden, da es sich um die früher constituirten Rechte der B.-Actien, für welche die später constituirten der C.-Actien bedeutungslos sind, handelt. Dann aber ist auch der Inhalt der Bestimmungen für die B.- und die C.-Actien überhaupt nicht übereinstimmend. Dies ist nur insofern der Fall, als sowohl im VII. als XII. Nachtrag der Aufdruck der Actien (Schema IV. zu VII. und Schema I. zu XII.) als Bestandtheile der Bestimmungen angezogen sind und als die Wortfassung der §§ 8 in VII. und 5 in XII. gleichlautend ist. Während aber in Schema IV. nur auf die Statuten und den Nachtrag VII. Bezug genommen und darnach die Theilnahmeberechtigung an dem gesammten Eigenthum, Gewinn und Verlust bestimmt ist, wird in Schema I. das Theilnahmerecht auf die Generalversammlungsbeschlüsse vom 20. Juli 1872 gegründet und auf die Bedingungen verwiesen, worin den C.-Actien von einem gewissen Zeitpunkte ab ein gleiches Stimmrecht mit den B.-Actionären in den Generalversammlungen zugestanden, im Uebrigen aber von einer gleichen Stellung beider Actienarten zu einander oder zu den Actien Lit. A. nicht die Rede ist. Es kann daher aus der Uebereinstimmung des § 8 in VII. und des § 5 in XII. für eine Gleichberechtigung der B.-Actien mit den A.- oder C.-Actien nichts entnommen werden. Auch das von den Klägern weiter herangezogene Erkenntniss des Reichsoberhandelsgerichts vom 9. September 1879 (Entscheidung Band 25, Seite 307 ff.) in Sachen Ubbelohde c. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft kann für den vorliegenden Process Ausschlag nicht geben. Allerdings ist in den Entscheidungsgründen der Satz enthalten: „Da die Actien Lit. B. an der Dividende zu einem geringeren Procentsatze als die Actien Lit. A. und C. theilnehmen, während sie in Betreff des Antheils am Capitalvermögen ihnen völlig gleichstehen, so unterliegt das unmittelbare vermögensrechtliche Interesse des Klägers an einem dem Gesetze entsprechenden Verfahren keinem Zweifel“. Aus diesem Satze kann aber für die vorliegende Streitfrage Erhebliches nicht entnommen werden, da der damalige Process die Aufstellung der Bilanz betraf und dabei die jetzt zur Entscheidung stehende Frage über Gleichberechtigung der B.-Actien mit den A.-Actien nicht besonders erörtert und entschieden, der obige Satz vielmehr als gelegentliche und nebensächliche Bemerkung anzusehen ist, die im jetzigen Process als massgebender Ausspruch nicht berücksichtigt werden kann. Wenn endlich die Berufungskläger noch geltend machen, dass durch die Ansicht des ersten Richters und beziehungsweise den Verstaatlichungsvertrag die Billigkeit bezüglich der B.-Actien auf das Flagranteste verletzt werde, so ist dieser Vorwurf gänzlich verfehlt und entbehrt jeder thatsächlichen Grundlage. Die Kläger haben es überhaupt unterlassen, anzugeben, wann und zu welchem Preise sie die in der Klage bezeichneten B.-Actien erworben haben, und dass und welchen Ausfall sie daher durch das den B.-Actien im Verstaatlichungsvertrage Gewährte erleiden würden. Gehören sie zu den Erwerbern von zum Course von 67,9 pCt. allererst emittirten B.-Actien, so erleiden sie bei dem im Vertrage gewährten C. ca. 88 pCt. keinen Verlust; haben sie ihre B.-Actien aber später zu einem höheren Preise als 88 pCt. erworben, so haben sie sich den etwaigen Verlust dadurch selber verursacht, dass sie entweder sich mit den einschlagenden Verhältnissen und Bestimmungen über die Rechte und den Werth der Actien nicht bekannt gemacht oder darüber geirrt hatten, oder dass sie bewusst auf Gewinn speculirten. In jedem Falle ist die Schuld an einem etwaigen Verluste ihnen selbst zuzurechnen. Abgesehen davon könnte, selbst wenn die Kläger gänzlich unverschuldet in Verlust gekommen wären, dies bei der Entscheidung über die Auslegung der Statuten und über die darnach den B.-Actien zustehenden Rechte aus Billigkeitsrücksichten überhaupt nicht in Betracht gezogen werden. Hiernach und bezw. nach den Ausführungen des ersten Richters erledigen sich die Angriffe der Berufungskläger gegen den Ausspruch den ersten Urtheils, dass die B.-Actien nur zu zwei Dritteln des auf die A.-Actien fallenden Betrages an der Vermögenssubstanz und dem Liquidationserlöse berechtigt seien, und es fallen damit die sämmtlichen Anträge, womit die Anerkennung einer höheren Berechtigung beansprucht wird. Es sind aber auch alle sonstigen Anträge, insbesondere die auf Schadenersatz gerichteten, mit dem ersten Richter abzuweisen. Diesem ist darin beizutreten, dass ohne Anfechtung des ganzen Verstaatlichungsvertrages nicht Schadenersatz wegen einzelner Vertragsbestimmungen beansprucht werden kann. Denn wenn der Vertrag im Ganzen besteht, müssen auch die einzelnen darin festgesetzten Bestimmungen bestehen bleiben; wenn die Kläger einzelne ihnen günstige Bestimmungen und die ihnen dadurch gewährten Vortheile acceptiren, müssen sie sich auch die ungünstigen gefallen lassen und können namentlich wegen der letzteren nicht Schadenersatz fordern.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Der in unserer Bekanntmachung vom 13. v. Mts. erwähnte Tarifnachtrag für unseren Wechselverkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn kommt erst zum 15. d. Mts. zur Einführung.

Soweit derselbe durch Frachtregulirungen Erhöhungen enthält, bleiben die bisherigen Sätze noch bis ultimo März in Kraft und soweit durch Eröffnung der Neubaustrecken Friedberg-Hanau und Niederrad-Griesheim eine Einschränkung der directen Verkehrsbeziehungen eintritt, finden die bisherigen Frachtsätze für Bahnhofs- oder Routenvorschriftstransporte ebenfalls noch bis ultimo März Anwendung.

Unser Tarifbüreau ertheilt auf Wunsch

nähere Auskunft. Frankfurt a. M., den 8. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. (322)

Für den Localverkehr und für den gegenseitigen Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen, sowie für den Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen wird — mit Giltigkeit vom 1. März d. J. ab — die folgende Bestimmung in die „Speciellen Tarifvorschriften" aufgenommen:

„Dem Begleiter einer Sendung von Fischbrut oder von Zuchtfischen wird gestattet, gegen Lösung eines Billets III. Classe in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen werden, Platz zu nehmen, um die Erneuerung des Wassers selbst auszuführen."

Köln, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (323)

Hessische Ludwigsbahn. Zum Niederländisch-Hessischen Tarif ist der II. Nachtrag, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für die Station Darmstadt, mit Wirkung vom 15. l. Mts. zur Ausgabe gelangt.

Exemplare davon können von unserem Tarifbureau bezogen werden. Mainz, den 10. Februar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (324

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April cr. tritt der durch die Nachträge VIII und XII zum Tarife vom 1. Januar 1878 für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Güterverkehr eingeführte Ausnahmefrachtsatz von 0,55 ℳ pro 100 kg für unbearbeitete Bruchsteine, Steinschrotten etc. von den Braunschweigischen Stationen Goslar, Oker und Harzburg nach Berlin (Potsdamer und Lehrter Bahnhof) ausser Gültigkeit. Ueber die demnächst zur Anwendung kommenden höheren Frachtsätze ertheilt das Verkehrs-Bureau der unterzeichneten Direction auf Erfordern Auskunft. Magdeburg, den 9. Febr. 1882. Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg, zugleich für die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (325)

Vom 1. April cr. ab werden die im Tarifkilometerzeiger für den **Local-Verkehr** zwischen Station Dobrilugk-Kirchhain einerseits und einzelnen Stationen des diesseitigen Directionsbezirk andererseits angegebenen Entfernungen um 1 km erhöht.

Nähere Auskunft über die in Frage kommenden Verkehrsrelationen ertheilt das diesseitige Verkehrsbureau. Berlin, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (326)

Für Transporte von Wagenkehricht (Sand) vom Städtischen Centralviehhof bei Berlin nach der Haltestelle Caulsdorf der Königlichen Ostbahn tritt mit sofortiger Gültigkeit ein Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 9 Mark für Wagenladungen von 10 000 kg bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 8 Wagenladungen in Kraft. Berlin, den 10. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (327)

Ostdeutsch-Böhmischer Verbandverkehr. Vom 15. Februar d. J. ab gelangen für den Transport von alten, unzerstückten Eisenbahnschienen bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sofern dieselben an ein Eisenwerk adressirt und zum Verhütten bestimmt sind, im Verkehr zwischen Deutschen Verbandstationen und den Stationen Prag und Bubna die directen Sätze des Specialtarifs III zur Erhebung. Breslau, den 10. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der übrigen Deutschen Verwaltungen. (328)

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Der unter Ziffer II des Nachtrages IV zum Rheinisch-Bayerischen Gütertarif aufgeführte Zusatz zu § 57 tritt am 1. April cr. ausser Kraft und greifen von da ab für Lieferfristen die Bestimmungen des Deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I vom 1. August v. J. Platz. Köln, den 15. Febr. 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (329)

Für die Beförderung von Steinkohlen von Zeche Massen bei Holzwickede bezw. Wickede-Asseln nach einzelnen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen sind ermässigte Frachtsätze eingeführt worden. Namens der betheiligten Verwaltungen. Elberfeld, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (330)

Die Sätze der **Bergisch-Märkisch-Niederländischen Kohlentarife** via Venlo vom 1. Juli 1879 haben bezüglich des Verkehrs zwischen Bochum-Riemke, Dortmunderfeld (Zeche Dorstfeld) und Ueberruhr (Zeche Charlotte) einerseits und Rotterdam und Utrecht andererseits Ermässigungen erfahren, worüber das Nähere auf den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Gleichzeitig wurde der Satz Ausnahmetarif B. Heissen (Humboldt und Rosenblumendelle) nach Amsterdam im Bergisch-Märkisch-Holländischen Kohlenverkehr via Winterswyk in 54,30 ℳ berichtigt. Elberfeld, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (331)

Mit dem 15. Februar cr. tritt Nachtrag I zum **Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Gütertarif** in Kraft, welcher theilweise niedrigere, sowie anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs II (Steinkohlen und Coaks) enthält. Exemplare desselben sind zum Preise von 0,05 ℳ bei den diesseitigen Güterexpeditionen, sowie bei unserem Tarifbureau zu haben. Cottbus, den 10. Februar 1882. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (332)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband. Am 15. Februar 1882 kommen für den Verkehr zwischen der Station Breslau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn einerseits und den am Schlesisch-Niedersächsischen Verbande betheiligten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, den Stationen Langwedel, Lehrte und Uelzen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, den Stationen Sandersleben und Güterglück des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a. M., den Stationen Oschersleben und Vienenburg der Braunschweigischen Bahn, sowie der Station Lichterfelde der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze und zwar in gleicher Höhe zur Einführung, wie solche seit dem 1. Januar 1882 für die Station Breslau des Directionsbezirks Berlin bestehen.

Soweit die bisherigen Sätze niedriger sind, behalten dieselben noch bis zum 1. April 1882 Gültigkeit. Magdeburg, den 6. Februar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. (333)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit dem 10. April cr. kommen die mit Nachtrag VIII zum obenbezeichneten Tarif eingeführten Ausnahmefrachtsätze für den Transport von unbearbeiteten Bruchsteinen und Steinschrotten etc. von Oker, Goslar und Harzburg nach Berlin zur Aufhebung. Von genanntem Tage ab finden für dergleichen Transporte wieder die früheren, höheren Sätze des Ausnahmetarifs 4 Anwendung. Berlin, den 8. Februar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (334)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. ab gelangt ab Hohenbocka B. A. nach Passau. Bay. St.-B. transito für Glassandtransporte ein Frachtsatz von 1,63 ℳ pro 100 kg. zur Einführung. Derselbe findet jedoch nur Anwendung für Sendungen, welche Passau transitiren. Berlin, den 7. Februar 1882. Die Direction. (335)

Hannover-Rheinischer Verband. Die im Gütertarife vom 1. Juni 1878 und den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher Bahn und mit den Stationen Coesfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn werden am 1. April cr. für Eilgüter bis zu dem Betrage von 0,32 ℳ pro 100 kg, für Wagenladungsgüter bis zu dem Betrage von 0,10 ℳ pro 100 kg erhöht. Hannover, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verbandsverwaltungen. (336)

Norddeutscher Verband. Die im Gütertarife vom 1. Januar 1878 und den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Kreiensen und Ringelheim der Braunschweigischen Bahn werden ab 1. April cr. für Eilgüter bis zu dem Betrage von 0,22 ℳ pro 100 kg, für Wagenladungsgüter bis zu dem Betrage von 0,07 ℳ pro 100 kg erhöht. Die für genannte Stationen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Getreide etc. gelangen am 1. April cr. zur Aufhebung. Hannover, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verbaud-Verwaltungen. (337)

Am 15. d. M. treten im Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehr für die Zeche Massen ab Station Unna nach verschiedenen Stationen des Bezirks Köln (rechtsrheinisch) und ab Station Wickede-Asseln nach verschiedenen Bergisch-Märkischen Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den genannten Versandstationen zu erfahren sind. Köln, 11. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch). (338)

Am 15. d. M. treten Ausnahmetarifsätze für den Transport von Eisenerz zwischen Michelstadt, Station der Hessischen Ludwigsbahn, einerseits und den in dem Ausnahmetarif 3 der Hefte 2, 3 und 4 des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr vom 1. Januar 1881 aufgenommenen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen. Köln, den 9. Februar 1882 Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (339)

Am 15. Februar 1882 treten im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande die nachstehenden ermässigten Sätze des Ausnahmetarifs 5 (für Braunkohlen etc.) in Kraft:

Zwischen
Dannenwalde (Berl. Nordb.)
und

Borna	0,85	ℳ pro 100 kg,
Meuselwitz	0,88	„ „ „ „
Rehmsdorf	0,89	„ „ „ „
Rositz	0,90	„ „ „ „

Dresden, den 9. Februar 1882. König-

liche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (340)

Rumänisch-Galizisch-Deutsche Verbände. Mit dem 1. April 1882 tritt zum Theil II, Heft 2 für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Verbandgüterverkehr ein Nachtrag IV in Kraft, welcher ermässigte Ausnahmesätze für Caffee, Reis, Colonialwaaren und Farbhölzer von Deutschen Seehafenstationen nach Brody, Podwoloczyska, Suczawa und Jassy transito, ferner neue bezw. erhöhte Sätze zwischen Dzieditz R. O. U. und K. F. N. B., sowie Bielitz-Biala K.F.N.B. einerseits und Stettin bezw. Swinemünde andererseits, sowie Druckfehlerberichtigungen enthält.

Ferner gelangen mit demselben Tage im Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreideverkehr und Galizisch-Deutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Holzverkehr zwischen Dzieditz R. O. U. und K. F., sowie Bielitz-Biala K. F. einerseits und Stettin bezw. Swinemünde andererseits neue bezw. erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Gleichzeitig werden die bisher im Stettin-Schlesischen Verbande zwischen Dzieditz R. O. U. und Stettin bezw. Swinemünde enthaltenen Frachtsätze mit dem 1. April cr. ausser Wirksamkeit gesetzt.

Druckexemplare des obenbezeichneten Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen; auch sind daselbst die erwähnten neuen Holz- und Getreidefrachtsätze zu erfahren. Breslau, den 11. Febr. 1882. Im Auftrage der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (341)

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 20. cr. wird die auf Niederländischem Gebiete gelegene Station Nymegen in den Rheinisch-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen.

Weitere Auskunft ist in unserem Geschäftslocale wie auf der Station Nymegen zu erhalten. Köln, den 15. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (342)

K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwig Bahn, zugleich im Namen der betheiligten Bahnen. Der mit 10. November 1881 für die Dauer der Elbeschifffahrt pro 1881 unter der Bezeichnung „Galizien-Elbeumschlag Getreideverkehr“ eingeführte Ausnahmetarif für Getreide- etc. Transporte von Rumänischen und Galizischen Stationen nach Laube bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz wird mit der Wieder-Eröffnung der Elbeschifffahrt und zwar mit der Giltigkeit bis auf Widerruf reactivirt, und sind demnach die auf diesem Tarife befindlichen Worte: „für die Dauer der Elbeschifffahrt pro 1881“ zu streichen. Wien, am 12. Februar 1882. Die General-Direction. (343)

Schleswig-Holsteinischer Verband-Güter-Verkehr. Zum Tarif vom 1. Januar 1878 ist ein mit 15. d. M. in Wirksamkeit tretender Nachtrag XXIV erschienen, wodurch der Nachtrag VII für Heu, Stroh und Torfstreu bei Bezahlung der Fracht für 5 000 kg nach den Sätzen des Specialtarifs III zu erhebende Zuschlag von 10 pCt. bis Ende Juli d. J. in Wegfall kommt.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 13. Februar 1882. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (344)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Vom 15. d. Mts. soll bis weiter zwischen Lübeck, Station der Eutin-Lübecker Bahn einer- und Oldenburg, Station der Kreis Oldenburger Bahn andererseits, die Beförderung von Brod, in Körben verpackt, mit bestimmt zu bezeichnenden Personenzügen, unter Berechnung der Fracht nach der Stückgutklasse, unter besonderen, bei den bezüglichen Güterexpeditionen zu erfragenden Bedingungen gestattet sein. Altona, den 11. Februar 1882. Die Direction. (345)

Vom 15. d. M. ab werden die Braunkohlenbergwerke Brühl und Roddergrube mit der Anschlussstation Liblar, sowie die Gasanstalten zu Köln, Ehrenfeld und Nippes C. W. in die VII. Gruppe des vom 1. October 1881 bis Ende Mai 1882 gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahndirections-Bezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach den Stationen Bremen (loco), Hamburg, Harburg und Hittfeld (loco und Seetransit) mit dem Frachtsatze von *M.* 79,00 pro 10 000 kg aufgenommen. Köln, den 10. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). 346

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. März d. Js. tritt — mit Giltigkeit bis Ende Februar 1883 — für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Koaks in Sendungen von mindestens 50 000 kg bezw. bei Verfrachtung eines Jahresquantums von 5 000 000 kg von diesseitigen Stationen nach Stationen Stralsund, Miltzow, Greifswald, Wolgast, Buddenhagen, Züssow, Anclam, Swinemünde, Dargen, Usedom, Ducherow, Borkenfriede, Ferdinandshof, Jatznick, Prenzlau, Nechlin, Pasewalk, Löcknitz, Grambow, Stettin, Damm und Carolinenhorst des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft, durch welchen die Nachträge III und IV zum Kohlen-Ausnahme-Tarif von der Oberschlesischen nach der vormaligen Berlin-Stettiner Bahn vom 1. Juli 1877 ausser Geltung gesetzt werden. Druckexemplare hiervon sind vom 25. d. Mts. ab auf den Versandstationen zu haben; bis dahin ertheilt unser Verkehrsbureau Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze. Breslau, den 13. Februar 1882. Königliche Direction. (347)

Der Frachtsatz für Getreide etc. in der Relation Olmütz-Leipzig (enthalten im Nachtrag II zu dem gemeinschaftlichen Tarife zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits vom 1. Januar 1878) wird mit dem 20. d. Mts. von 2,80 *M.* auf 2,76 *M.* pro 100 kg bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ermässigt. Breslau, den 14. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der betheiligten Verwaltungen. (348)

Mit Giltigkeit vom 10. Februar d. J. ab wird die Station Wertheim der Bayerischen Staatsbahn in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei unseren betheiligten Stationen zu erfahren. Dresden, am 10. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (349)

Für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld, sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits treten mit dem 1. April 1882 neue Tarife in Kraft, durch welche die betreffenden bisherigen Local- und Verbandstarife nebst Nachträgen, soweit solche Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen den in den neuen Tarifen aufgeführten Stationen enthalten, aufgehoben worden, und zwar:

1. der Gütertarif für den Hannover-Rheinischen Verband vom 1. Juni 1878,
2. der Gütertarif für den Hannover-Westfälischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1877,
3. der Localgütertarif der früheren Westfälischen Bahn vom 1. Januar 1878,
4. der Gütertarif für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1878,
5. der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Juni 1878,
6. der Gütertarif für den Westfälisch-Hannover-Frankfurt-Bebraer Nachbarverkehr vom 10. Februar 1878,
7. der Gütertarif für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband vom 1. März 1878,
8. der Gütertarif für den Friesisch-Westfälischen Verband vom 1. Mai 1878,
9. der Gütertarif für den Harz-Nordseeverband vom 1. Januar 1878,
10. der Gütertarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband vom 1. September 1878,
11. der Gütertarif für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1 Januar 1878,
12. der Localgütertarif der Köln-Mindener Bahn vom 1. Januar 1878,
13. der Ausnahmetarif für Tufsteine im Verkehre zwischen Neuwied und Kirchhain vom 20. September 1877,
14. der Gütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. Mai 1878,
15. der Ausnahmetarif für Eisenerze im Verkehre zwischen Hannoverschen und rechtsrheinischen resp. Bergisch-Märkischen Stationen vom 1. September 1881,
16. der Ausnahmetarif für Steinkohlen des Westfälischen Verbandes vom 15. November 1875,
17. der Gütertarif für den Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verband vom 1. März 1878,
18. der Ausnahmetarif für Holz des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandes vom 15. Februar 1879,
19. der Ausnahmetarif für Schienen und Schienenbefestigungsgegenstände im Verkehr zwischen Rothe Erde und Friedberg vom 12. Juli 1879,
20. der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr zwischen Hannoverschen etc. und Saarbrücker etc. Stationen vom 1. Januar 1880,
21. der Gütertarif für den Rheinisch-Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Saarbrücker Verkehr vom 15. Mai 1879,
22. der Gütertarif für den Köln-Minden-Saarbrücker Verkehr vom 15. Mai 1879,
23. der Localgütertarif der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a. M. vom 1 Januar 1881,
24. der Gütertarif (Heft 1) für den Staatsbahnverkehr vom 1. Januar 1881,
25 der Gütertarif für den West- und Nordwestdeutschen Verband vom 1. Juli 1877,
26. der Ausnahmetarif für Holz des West- und Nordwestdeutschen Verbandes vom 1. December 1878,
27. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Butzbach und Köln vom 10. November 1880,
28. der Ausnahmetarif für Saar-Steinkohlen etc. im Localverkehr der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a. M. vom 1. Januar 1881,

29. der Gütertarif (Heft II und IV) für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. September 1881,
30. der Staatsbahngütertarif, Heft 9, vom 1. September 1879.

Die neuen Tarife, welche neben verschiedenen Ermässigungen auch Erhöhungen enthalten, sind vom 18. Februar d. J. an bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 11. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (350)

2. Zum Betriebs-Reglement.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zufolge können auf Station Graetz (Reg.-Bez. Posen) die in der Anlage D zu § 48 des Betriebs-Reglements unter Nr. 1 bezeichneten Gegenstände zur Annahme und Auslieferung gelangen.

Berlin, den 11. Februar 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. Ausgabe neuer Couponbogen.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. December v. J. zeigen wir hiemit an, dass der Umtausch von Talons und Coupons unserer viereinhalbprocentigen Prioritätsobligationen III. Emission vom 19. d. Mts. ab nur noch an jedem Montag von 9 bis 12 Uhr Vormittags hieselbst geschieht. Altona, den 13. Februar 1882. Die Direction. (53)

4. Submissionen.

Thüringische Eisenbahn. Die Anfertigung und Lieferung von ca.:

a) 89 000 kg eiserne Langschwellen für den Hilf'schen Oberbau,
2 548 000 kg eiserne Querschwellen für Schienen Profil V,
165 000 kg eiserne Querschwellen für Weichen,

b) für den Hilf'schen Oberbau:
3 000 kg Verbindungsstangen
5 700 „ Winkellaschen
4 400 „ div. Schraubenbolz.
1 000 „ Winkelbleche
8 200 „ Unterlegscheiben

für den Querschwellen Oberbau:
10 000 „ Laschenschrauben
73 900 „ Hakenschrauben
69 200 „ Krämpplatten
10 200 „ Stosskrämpplatten

c) 12 900 „ diverse Deckbleche und Schrauben für Weichen,

d) 19 500 „ Platten für Weichenböcke, Kreuzungen und Herzstücke

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen sind bei unserer Central-Materialien-Controle hierselbst einzusehen oder von derselben gegen Einsendung der Copialiengebühren von 1 ℳ für die sub a bezeichneten Materialien, von 2 ℳ für die sub b bezeichneten Materialien und von 1 ℳ für die sub c und d bezeichneten Materialien zu beziehen.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den 23. Februar dieses Jahres, Vormittags 11½ Uhr anberaumten Submissions-Termine an unsere Central-Materialien-Controle hier einzureichen. Erfurt, den 10. Februar 1882. Die Direction. (50)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die ausser Betrieb gestellten diesseitigen Locomotiven Nr. 39 (Alexis) und Nr. 44 (Coethen) nebst zugehörigen Tendern sollen verkauft werden. Angebote hierauf mit der Aufschrift: „Offerte auf alte Locomotiven", werden bis zum 28. Februar cr. im Bureau des Unterzeichneten, Tempelhofer Ufer Nr. 27 I., entgegengenommen woselbst auch die Verkaufsbedingungen eingesehen oder gegen Erlegung von 50 Pf. in Empfang genommen werden können. Kauflustige wollen sich wegen Besichtigung der Locomotiven etc., welche auf dem Werkstättenbahnhof bei Tempelhof aufgestellt sind, an den Maschineninspector Stoesger daselbst wenden. Berlin, den 10. Februar 1882. Der Obermaschinenmeister. Hennig. (51)

K. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Werkstatts-Materialien. Die für die Werkstätten des diesseitigen Directionsbezirkes pro 1882/83 erforderlichen nachstehenden Materialien als:

Gruppe III: Meter-, Wollen-, Leder-, Seilerwaaren, Filz, Cocosdecken, Plüsch, Segelleinen, Posamente, Hanfschläuche, Wachstuche, Waldwolle.

Gruppe IV: Producte, Droguen, Glas-, Gummiwaaren, Farben, Oele, Lacke, Pappe, Schmirgel, Firnisse sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Francoeinsendung von 1 Mark für jede Gruppe bezogen werden. Offerten sind mit der Aufschrift: Offerte auf Werkstattsmaterialien bis zum Termine am 28. Februar cr. Vormittags 10 Uhr an das oben bezeichnete Büreau einzusenden. Magdeburg, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (54)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Die Anfertigung und Lieferung von:
4 Personenwagen IV. Klasse,
8 Gepäckwagen,
46 Kohlenwagen,
soll in Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserm Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen und zwar für jede Wagengattung besonders. Angebote sind bis zu dem ebendaselbst am 28. Februar cr, Vormittags 11 Uhr, stattfindenden, für die Submittenten öffentlichen Termine, an uns einzureichen. Direction. (55)

Privat-Anzeigen.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat December 1881.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Decbr. 1881	Im Monat Decbr. 1881 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat December: 1881 für Personen und Gepäck	1881 für Güter	1881 im Ganzen	1881 pro Kilom.	1880 im Ganzen	1880 pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis Ende Decbr.: 1881 im Ganzen	1881 pro Kilom.	1880 im Ganzen	1880 pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
emeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
rste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	17 273	17 173	14 979	61 486	76 465	286	48 546	182	+ 57·1	721 039	2 701	818 724	3 066	— 11·9
aschau - Oderberger Eisenb.	427	43 621	117 739	34 114	302 029	336 143	787	301 405	706	+ 11·5	4 012 125	9 396	3 813 424	8 931	+ 5·2
esterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 045	400 336	531 799	626 343	2 664 521	3 290 864	1 609	3 144 367	1 564	+ 2·9	34 219 332	16 932	32 674 064	16 248	+ 4·2
üdbahn-Gesellschaft	2 190	462 793	450 202	542 768	2 373 687	2 916 455	1 332	2 801 968	1 279	+ 4·1	36 253 981	16 554	35 446 413	16 003	+ 3·4
ngarische Westbahn	373	51 571	35 528	41 066	102 416	143 482	385	114 197	306	+ 25·8	1 575 160	4 223	1 436 737	3 921	+ 7·6
Summa	5 302	975 594	1 152 441	1 259 270	5 504 139	6 763 409	1 276	6 410 513	1 217	+ 4·8	76 781 637	14 547	74 216 362	14 022	+ 3·7
esterreichische Eisenbahnen.															
ussig-Teplitzer Eisenbahn	97	52 926	324 909	19 975	247 163	267 138	2 754	217 743	2 245	+ 22·7	3 321 982	34 247	3 271 431	33 726	+ 1·5
öhmische Commercialbahnen:															
Nimburg- (Welelib-) Jičin mit Abzweigung von Křinec nach Dymokur	44	3 012	20 077	1 298	23 445	24 743	562	. .	. .	. .	43 144	7 191	. .	. .	. .
Prag- (Nussle-) Modřan	13	. .	11 893	. .	12 342	12 342	949	. .	. .	. .	13 076	13 076	. .	. .	. .
öhmische Nordbahn	180	53 170	62 635	24 346	103 079	127 425	708	111 499	619	+ 14·4	1 668 710	9 270	1 611 887	8 955	+ 3·5
öhmische Westbahn	201	42 579	141 090	38 702	260 578	299 280	1 489	274 264	1 364	+ 9·2	3 531 175	17 568	3 378 298	16 807	+ 4·5
ozen-Meraner Bahn	32	10 519	2 138	6 619	5 072	11 691	356	. .	. .	. .	42 203	5 275	. .	. .	. .
uschtěhrader Eisenbahn	397	45 959	282 689	43 547	418 616	462 163	1 164	463 169	1 167	— 0·3	5 102 122	12 852	4 852 014	12 222	+ 5·2
ux-Bodenbacher Eisenbahn	89	28 287	120 718	7 630	155 740	163 370	1 836	119 621	1 344	+ 36·6	1 882 990	21 157	1 695 714	19 053	+ 11·0
lbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 299	8 462	404	2 846	3 250	650	2 691	538	+ 20·8	35 901	7 180	31 490	6 298	+ 14·0
rzherzog Albrecht-Bahn	181	13 285	50 585	13 051	52 938	65 989	365	65 811	364	+ 0·3	557 444	3 080	685 726	3 789	— 18·7
alizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	70 805	98 608	93 324	744 498	837 822	2 380	1 036 967	2 946	— 19·2	7 903 114	22 452	8 215 710	23 340	— 3·8
neues Netz	241			35 873	175 193	211 066	876	253 983	1 054	+ 16·9	1 795 913	7 452	2 120 181	8 797	— 15·3
raz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	16 472	56 770	7 868	108 834	116 702	1 282	93 181	1 024	+ 25·2	1 305 206	14 453	1 173 858	12 900	+ 12·0
aiser Franz Josef-Bahn	712	107 332	157 154	151 274	674 935	826 209	1 160	671 490	943	+ 23·0	8 969 815	12 598	8 259 565	11 600	+ 8·6
aiserin Elisabeth-Bahn:															
Hauptbahn	400	127 880	132 245	160 535	534 002	694 537	1 736	447 418	1 119	+ 55·1	9 465 859	23 665	9 502 605	23 757	— 0·4
Lambach-Gmunden	27	2 089	4 633	1 003	3 721	4 724	175	3 515	130	+ 34·6	70 504	2 611	76 026	2 816	— 7·3
Linz-Budweis	144	12 591	22 907	11 510	62 070	73 580	511	62 745	436	+ 17·2	862 512	5 990	816 788	5 672	+ 5·6
Salzburg-Tiroler Bahn	290	26 364	19 689	17 539	47 464	65 003	224	39 652	137	+ 63·5	987 083	3 404	941 786	3 248	+ 4·8
Neumarkt-Simbach	58	10 709	37 852	9 521	62 906	72 427	1 249	76 178	1 313	— 4·9	868 458	14 973	1 016 532	17 526	— 14·6
Hetzendorf-K.-Ebersdorf*)	25	. .	46 394	. .	25 701	25 701	1 028	25 367	1 015	+ 1·3	308 478	12 339	267 861	12 755	— 3·3
ronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	75 747	143 415	66 982	349 154	416 136	512	351 993	433	+ 18·2	4 781 638	5 889	4 500 906	5 543	+ 6·2
aiser Ferdinands-Nordbahn	697	159 992	501 895	287 986	2 158 149	2 446 135	3 510	2 222 580	3 189	+ 10·1	27 344 282	39 231	26 034 710	37 353	+ 5·0
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	34 820	64 350	27 840	88 813	116 653	827	106 929	758	+ 9·1	1 502 628	10 657	1 355 702	9 615	+ 10·8
aschitz-Schönhofer Localb.	4	57	4 438	14	2 687	2 701	675	. .	. .	. .	9 805	4 902	. .	. .	. .
remsierer Eisenbahn	23	5 286	15 235	1 448	12 906	14 354	624	3 964	661	— 5·6	68 921	7 658	3 964	. .	. .
remsthalbahn	35	4 931	1 266	2 253	2 411	4 664	133	. .	. .	. .	57 680	2 403	. .	. .	. .
emb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.) Lemb.-Czern.	267	29 739	31 069	44 134	160 003	204 137	765	223 188	836	— 8·5	2 583 498	9 676	2 934 678	10 991	— 12·0
Czern.-Sucz.	90	8 963	17 902	12 206	43 650	55 856	621	54 542	606	+ 2·5	649 349	7 215	704 018	7 822	— 7·8
eoben-Vordernberger Bahn	15	3 667	26 726	1 161	21 020	22 181	1 479	12 408	827	+ 78·8	200 409	13 361	177 951	11 863	+ 12·6
ährische Grenzbahn	109	12 449	17 412	5 319	27 315	32 634	299	31 565	290	+ 3·1	385 400	3 536	357 026	3 275	+ 8·0
ährisch-Schlesische Centralb.	152	17 783	27 095	12 379	52 940	65 319	430	58 196	383	+ 12·3	800 012	5 263	700 340	4 608	+ 14·2
eutitscheiner Localbahn	8	3 121	2 972	873	4 022	4 895	612	1 591	530	+ 15·5	48 724	6 091	1 591	. .	. .
esterr. Localbahn-Gesellsch.:															
Caslau-Zleb-Verladestelle an der Zawratetzer Strasse u. Skowitz-Wrdy-Bučic	18	1 130	10 503	292	9 628	9 920	551	4 480	448	+ 23·0	60 336	5 028	4 480	4 480	+ 12·2
Chodau-Neudek	14	572	7 317	201	6 065	6 266	448	. .	. .	. .	17 124	5 708	. .	. .	. .
Peček-Zasmuk mit Abzweig. nach Kauřim u. Swoischitz	25	. .	12 264	. .	11 126	11 126	449	. .	. .	. .	42 344	10 586	. .	. .	. .
Smidař (Hochwessely)	8	. .	1 331	. .	1 591	1 591	199	. .	. .	. .	2 836	2 836	. .	. .	. .
esterreich. Nordwestb. Garant. Strecke	623	125 626	186 102	143 192	551 590	694 782	1 115	606 765	974	+ 14·5	7 660 108	12 296	7 169 054	11 507	+ 6·9
Ergänzungsnetz	305	54 075	214 608	46 141	441 205	487 346	1 598	440 255	1 443	+ 10·7	4 753 824	15 586	4 289 316	14 063	+ 10·8
strau-Friedländer Eisenbahn	33	5 991	12 515	2 635	23 190	25 825	783	18 717	567	+ 38·1	326 916	9 907	256 744	7 780	+ 27·3
ilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	13 338	57 315	10 681	108 679	119 360	770	108 437	700	+ 10·0	1 183 439	7 635	1 127 170	7 272	+ 5·0
Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	9 205	27 126	5 029	48 071	53 100	547	46 753	482	+ 13·5	541 634	5 584	516 310	5 323	+ 4·9
Prag-Duxer Eisenbahn	155	12 219	111 697	10 702	158 528	169 230	1 092	123 961	800	+ 36·5	1 315 017	8 484	1 133 075	7 310	+ 16·1
Stauding-Stramberger Localb.	8	. .	18 825	. .	2 909	2 909	364	. .	. .	. .	2 909	2 909	. .	. .	. .
Südnordd. Verbindungsbahn	283	57 249	124 106	34 710	236 606	271 316	959	271 507	959	0	2 881 825	10 183	2 676 936	9 459	+ 7·5
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	33 960	84 040	26 203	95 652	121 855	1 015	120 247	1 002	+ 1·3	1 467 700	12 231	1 372 769	11 440	+ 6·9
Vorarlberger Bahn	96	33 512	20 038	14 759	29 891	44 650	465	39 719	414	+ 12·3	481 213	5 013	472 378	4 921	+ 1·9
Wien-Aspanger Bahn	79	15 073	3 574	9 294	7 145	16 439	208	. .	. .	. .	69 648	2 679	. .	. .	. .
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	14 424	43 214	9 044	63 320	72 364	1 064	65 531	964	+ 10·4	943 406	13 874	833 014	12 250	+ 13·3
K. K. Staatsbahnen:															
Braunau-Strasswalchen	37	3 883	2 381	1 877	2 900	4 777	129	5 447	147	— 12·2	61 742	1 669	75 536	2 042	— 18·3
Dalmatiner Bahn	105	1 686	2 622	1 215	7 685	8 900	85	9 030	86	— 1·2	71 251	679	69 725	664	+ 2·3
Dniester Bahn	112	26 827	8 275	9 404	26 400	35 804	320	25 648	229	+ 39·7	381 822	3 409	415 830	3 713	— 8·2
Donau-Ufer Bahn**)	8	. .	38 263	. .	9 796	9 796	1 224	10 819	1 352	— 9·5	101 732	12 716	63 488	7 936	+ 60·2

*) Inclusive der K. K. Donauuferbahnstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.
**) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Decbr. 1881	Im Monat Decbr. 1881 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat December							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis Ende Decbr.				
				1881				1880		Differz. pro Kilom. in Procent	1881		1880		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Erbersdorf-Würbenthal . .	21	1 283	2 642	457	2 409	2 866	136	2 003	111	+ 22·5	31 183	1 485	2 003	1 002	+ 48·2
Istrianer Bahn	143	4 088	3 163	4 242	10 365	14 607	102	11 944	84	+ 21·4	166 684	1 166	161 535	1 130	+ 3·2
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 081	2 466	257	1 616	1 873	134	1 628	116	+ 15.5	21 888	1 563	22 496	1 607	— 2·8
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	2 003	5 478	533	2 764	3 297	300	2 399	218	+ 37·6	39 272	3 570	36 288	3 299	+ 8·2
Niederösterr. Staatsbahnen	154	17 960	17 054	7 984	25 311	33 295	216	29 981	195	+ 10·8	495 019	3 214	454 090	2 949	+ 9·0
Rakonitz-Protivin	144	13 230	23 977	8 724	32 587	41 311	287	36 617	254	+ 13·0	437 781	3 040	408 771	2 839	+ 7·1
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	6 192	4 783	6 521	17 680	24 201	160	20 218	134	+ 19·4	319 503	2 116	325 508	2 156	— 1·9
Tarvis-Pontafel	25	3 918	6 667	3 392	6 926	10 318	413	13 041	522	— 20·9	148 994	5 959	184 533	7 381	— 19·3
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	2 390	2 973	1 193	4 080	5 273	139	3 501	92	+ 51·1	52 488	1 381	50 467	1 328	+ 4·0
Summa . .	8 982	1 442 748	3 510 542	1 465 296	8 589 928	10 055 224	1 119	9 050 925	1 042	+ 7·4	111257673	12 677	106809874	12 348	+ 2·7
Ungarische Eisenbahnen.															
lföld-Fiumaner Bahn . . .	392	77 485	33 874	54 058	108 446	162 504	415	139 799	357	+ 16·2	1 964 065	5 010	1 891 894	4 826	+ 3·8
rad-Köröstbaler Bahn . . .	90	9 016	6 895	5 333	14 102	19 435	216	13 555	219	— 1·4	184 724	2 602	201 724	3 254	— 20·0
rad-Temesvárer Eisenbahn .	57	6 000	7 000	5 800	13 400	19 200	337	17 629	309	+ 9·1	257 644	4 520	242 914	4 262	+ 6·1
áttaszek - Dombovár - Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	8 500	7 000	7 400	28 000	35 400	213	17 737	107	+ 99·0	373 541	2 250	412 059	2 482	— 9·4
rste Siebenbürger Eisenbahn	290	16 631	27 708	16 954	93 923	110 877	382	100 072	345	+ 10·7	1 221 147	4 211	1 234 948	4 258	— 1·1
ünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	17 418	16 268	9 340	35 224	44 564	655	46 695	687	— 4·7	629 936	9 264	634 119	9 325	— 0·7
ohács-Fünfkirchner Bahn .	68	11 354	37 189	6 260	77 168	83 428	1 227	92 179	1 356	— 9·5	1 240 890	18 248	1 274 700	18 746	— 2·7
aab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	17 284	27 084	9 015	45 652	54 667	463	51 466	436	+ 6·2	545 188	4 620	495 312	4 198	+ 10·1
zamosthaler Eisenbahn . .	45	4 486	5 924	3 366	6 081	9 447	210	. .	. .	. .	28 168	2 167	. .	. .	.
ngarische Nordostbahn . .	580	52 287	48 593	46 505	185 212	231 717	400	190 974	329	+ 21·6	2 627 847	4 531	2 518 578	4 342	+ 4·4
gl. Ungar. Staatseisenbahnen	2 633	283 000	391 200	397 500	1 309 500	1 707 000	648	1 351 473	517	+ 25·3	18 838 686	7 168	16 392 259	6 339	+ 13·1
Summa . .	4 507	503 461	608 735	561 531	1 916 708	2 478 239	550	2 021 579	458	+ 20·1	27 911 836	6 271	25 298 507	5 767	+ 8·9
Recapitulation.															
ımme der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 302	975 594	1 152 441	1 259 270	5 504 139	6 763 409	1 276	6 410 513	1 217	+ 4·8	76 781 637	14 547	74 216 362	14 022	+ 3·7
ımme der Oesterr. Eisenbahnen	8 982	1 442 748	3 510 542	1 465 296	8 589 928	10 055 224	1 119	9 050 925	1 042	+ 7·4	111257673	12 677	106809874	12 348	+ 2·7
ımme der Ungar. Eisenbahnen	4 507	503 461	608 735	561 531	1 916 708	2 478 239	550	2 021 579	458	+ 20·1	27 911 836	6 271	25 298 507	5 767	+ 8·9
Hauptsumme . .	18 791	2 921 803	5 271 718	3 286 097	16 010 775	19 296 872	1 027	17 483 017	952	+ 7·9	215951146	11 670	206324743	11 256	+ 3·7

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 14. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind frauco einzusenden an die Redaction. Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Februar 1882.

Inhalt: Studien über eine Reform des Personentarifs. — Zur Frage der zweckmässigsten Art der Billetrevision. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Baufortschritte im Arlbergtunnel. — Russische Correspondenz. — Der Amerikanische Eisenbahnkrieg. — Betriebsergebnisse Schweizerischer Eisenbahnen pro December 1881. — Signal- und Controlapparat von Balukiewicz. — Literatur. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Studien über eine Reform des Personentarifs.

Seit Jahren wird bekanntlich über den schwachen Personenverkehr auf den Eisenbahnen Klage geführt und ist es bisher trotz der vielfachen, dem Reisenden gebotenen Erleichterungen und Annehmlichkeiten nicht geglückt, dem Personenverkehr denjenigen Aufschwung zu geben, welcher erforderlich ist, um einerseits den dafür gemachten bedeutenden Aufwendungen eine angemessene Rente zu sichern und um andererseits die Eisenbahnen als Culturmittel für die allgemeine Wohlfahrt zu ihrer vollen Bedeutung zu erheben.

Nach den „statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen" betrug die Anzahl der pro Kilometer Bahnlänge zurückgelegten Personenkilometer:

im Jahre 1860	153 637
„ „ 1879	189 827
Zunahme	36 190

Hiernach hat also die specifische Personenfrequenz in einem Zeitraum von 20 Jahren um 23,5 pCt., also um nicht viel mehr als die Dichtigkeit der Bevölkerung zugenommen. Diese Zunahme bedingt aber rücksichtlich der Rentabilität der Bahnen nicht einmal einen Fortschritt, da in der genannten Periode eine stetige Abnahme der Frequenz in den oberen Wagenclassen und eine entsprechende bedeutende Vermehrung derselben in der IV. Wagenclasse stattgefunden hat. Von der specifischen Personenfrequenz entfielen in Prozenten auf die verschiedenen Wagenclassen:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.
im Jahre 1860	3,3	27,1	48,2	21,4
„ „ 1879	2,6	19,0	45,0	33,4

Dieser Bewegung entsprechend betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr pro Kilometer Bahnlänge trotz der gestiegenen Frequenz:

im Jahre 1860	6 689 M,
„ „ 1879	6 820 „

haben sich also nur um einen verschwindend geringen Bruchtheil gehoben.

Hierbei darf nicht in Betracht kommen, dass die Jahre von 1872—1874 erheblich höhere Ziffern aufweisen, da sich in dieser Zeit, wie bekannt, eine vielfach aus ungesunden Verhältnissen entspringende fieberhafte Bewegung der Bevölkerung bemächtigt hatte, welche sich in einem erhöhten Personenverkehr auf den Eisenbahnen fühlbar machen musste. Vom Jahre 1875 ab fand dafür ein fortwährender rapider Niedergang statt, welcher bis in die neueste Zeit sich fortsetzt. Jedenfalls ist die Thatsache bezeichnend, dass in 20 Jahren die relative Benutzung der Eisenbahnen seitens des Publikums kaum nennenswerthe Fortschritte gemacht hat. Diese Thatsache wird um so auffallender, wenn man sich vergegenwärtigt, welchen bedeutenden Aufschwung die gesammte materielle Entwickelung Deutschlands in diesem Zeitraum gewonnen hat. Nicht die mächtige Entwickelung des Handels, noch der beispiellose Aufschwung der Industrie vermochten demjenigen Verkehrsmittel ein frischer pulsirendes Leben einzuhauchen, welches doch nach der allgemeinen Annahme der hauptsächlichste Förderer unserer modernen Cultur gewesen ist.

Wie sehr unter diesen Verhältnissen auch die Eisenbahnen selbst zu leiden haben, ist bekannt. Nach den statistischen Ermittelungen sind im Jahre 1879 von den in den Personenwagen vorhandenen Sitz- und Stehplätzen nicht mehr als 23,8 pCt. benutzt worden. Es kamen also auf je einen vollbesetzten Wagen drei ganz leer laufende Wagen, trotzdem bekanntlich die Stärke der Personenzüge nicht über das nothwendigste Mass hinaus bemessen wird. Von dem Gewichte eines Personenwagens entfallen durchschnittlich auf jeden Platz 221 kg. Rechnet man das Gewicht eines Menschen zu 70 kg, so ergiebt sich die durchschnittliche Nutzlast für jeden Platz zu $0{,}24 \cdot 70 = 16{,}8$ kg und ist hieraus ersichtlich, dass die Personenzüge, abgesehen von dem Packwagen, Postwagen u. s. w., allein in den Personenwagen eine todte Last zu schleppen haben, welche das 14fache der Nutzlast beträgt, während bei den Güterwagen unter Berücksichtigung ihrer durchschnittlichen jährlichen Ausnutzung die todte Last noch nicht das 1½fache der Nutzlast erreicht. Hierbei ist nicht ausser Acht zu lassen, dass die Stärke der Personenzüge gegenwärtig auf ein sehr geringes Mass vermindert ist und es vermuthlich ohne eine erhebliche Vermehrung der Zugkraft möglich sein würde, die doppelte Anzahl Wagen wenigstens in die Personenzüge einzustellen, woraus hervorgeht, dass gegenwärtig die Personenzugmaschinen kaum zum achten Theil wirklich ausgenutzt werden.

Unter solchen Verhältnissen ist man versucht, die Eisenbahnen hinsichtlich des Personenverkehrs für einen kostspieligen Luxus, mindestens aber für eine Anlage von zweifelhaftem Werthe zu halten, da dieselben weder dem Aufschwunge des Verkehrs genügend zu dienen, noch sich selbst angemessen bezahlt zu machen vermögen. Jeder, der sich eine Vorstellung davon machen kann, welcher grosse Theil des Nationalvermögens in den Eisenbahnen angelegt ist, welche Summe von geistiger Kraft ganzer Generationen dazu erforderlich war, das Eisenbahnwesen bis auf seinen jetzigen Standpunkt zu erheben, wird nur mit Bedauern die so spärlich besetzten Personenzüge Tag für Tag kursiren sehen und wird sich die Frage vorlegen müssen, ob es nicht möglich ist, dieses für die moderne Cultur so wichtige Verkehrsmittel für das gemeine Wohl nutzbarer zu machen.

Hier glauben wir nun dem oft gehörten Einwand begegnen zu müssen, dass ein grösseres Reisebedürfniss, als es der jetzigen thatsächlichen Personenfrequenz entspreche, überhaupt nicht vorhanden sei, dass durch die rapide Ausbreitung des Deutschen Eisenbahnnetzes schon hinlänglich den steigenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen und daher eine wesentlich vermehrte relative Benutzung dieses Verkehrsmittels nicht zu erwarten sei. Dagegen wäre zunächst zu bemerken, dass die Eisenbahnen bezüglich der Personenbeförderung im Wesentlichen nur den direct berührten Orten und dem Hinterlande in nicht allzu grosser Ausdehnung zu Gute kommen. Die Verdichtung der Maschen in dem bestehenden Eisenbahnnetze wirkt daher wohl quantitativ auf die Vermehrung des Personenverkehrs, aber doch nur in geringerem Masse auf den specifischen Verkehr der

einzelnen Linien. Wenn die Eisenbahnen ihre Bestimmung als ein hervorragendes Förderungsmittel der modernen Cultur wirklich erfüllen sollten, so musste unzweifelhaft die Intensität des Personenverkehrs in demselben Masse steigen, als seit der Entstehung der Eisenbahnen Handel und Industrie sich mehr und mehr entwickelt haben, während umgekehrt aus der Statistik des Personenverkehrs eher auf eine Verarmung der Bevölkerung geschlossen werden müsste. Wie uns scheinen will, ist lediglich dem zu hoch bemessenen und unzweckmässig in Anwendung gebrachten Personentarif die Schuld dafür zuzuschreiben, dass in dieser Hinsicht seit Jahrzehnten eine bedauerliche Stagnation stattfindet. Schon die Eingangs erwähnte Thatsache, dass vom Jahre 1860 ab bei steigender Zahl der zurückgelegten Personenkilometer eine Verschiebung der Frequenz nach den unteren Wagenclassen hin stattgefunden hat, ferner der Umstand, dass die durchschnittliche Länge der zurückgelegten Reisen in der Abnahme begriffen ist, endlich auch die Beobachtung, wie eifrig das Publikum von jeder vorübergehenden Tarifermässigung Gebrauch macht, legt die Vermuthung nahe, dass ein erhöhtes Verkehrsbedürfniss sich allerdings fühlbar gemacht hat, indessen diese Bewegung vor den festen Schranken des Tarifs zum Stehen gebracht worden ist. Auf diese Weise wurde die Eisenbahn einmal verhindert ihre Bestimmung in vollem Umfang zu bewähren, und war andererseits als finanzielles Unternehmen stets in der misslichen Lage, die Aufwendungen für den nicht genügend rentirenden Personenverkehr durch die Einnahmen aus dem Güterverkehr sich mit bezahlt machen zu müssen.

Eine durchgreifende und entschlossene Reform des Personentarifs ist unseres Erachtens das einzige Mittel, um dem Personenverkehr auf den Eisenbahnen einen neuen Aufschwung zu geben und dürfte keine Zeit hierzu geeigneter sein, als die gegenwärtige, nachdem der grösste Theil der Eisenbahnen Norddeutschlands in der Hand der Preussischen Staatsregierung vereinigt ist, und die wenigen, innerhalb des Gebietes des Staatsbahnnetzes noch übrig gebliebenen Privatbahnen einer von der Staatseisenbahnverwaltung ausgehenden Reform einen nachhaltigen Widerstand entgegenzusetzen kaum in der Lage sind. Die Staatseisenbahnverwaltung erscheint aber vorzugsweise berufen und geeignet, eine Reform des Personentarifs von höheren Gesichtspunkten aus anzubahnen, da dieser neben der Wahrung des finanziellen Interesses der ihr unterstellten Bahnen in erster Linie die ausgiebigste Verwerthung derselben im öffentlichen Interesse obliegt. Eben diese Erkenntniss hat ja den Gedanken der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen so schnell populär gemacht und ihm hauptsächlich zum Siege verholfen. Hierzu kommt aber noch, dass die im allgemeinen Interesse erwünschte Erleichterung des Personenverkehrs durch einen den Bedürfnissen des Publikums mehr angepassten Tarif, keineswegs durch finanzielle Opfer der Eisenbahnen erkauft zu werden braucht, dass im Gegentheil die Steigerung des Verkehrs bei ermässigtem Tarife nicht nur den Ausfall bei Weitem decken, sondern sogar unseres Erachtens nach den auf verwandten Gebieten in dieser Beziehung gemachten Erfahrungen eine erhebliche Vermehrung der Einnahme zur Folge haben wird.

Der gegenwärtige Personentarif krankt, wie uns scheint, hauptsächlich an zwei Uebeln, dass nämlich

1. durch die für die verschiedenen Wagenclassen angenommenen Einheitssätze die Erwerbsverhältnisse der verschiedenen, hierbei in Betracht kommenden Bevölkerungsclassen nicht genügend berücksichtigt sind und dass
2. auf grössere Entfernungen kein Rabatt gewährt und hierdurch der Tarif für grössere Reisen der Mehrzahl der Bevölkerung unerschwinglich gemacht ist.

Die Benutzung der verschiedenen Wagenclassen durch das Publikum wird nach Zeit und Ort eine sehr verschiedenartige sein. Im Allgemeinen wird man aber nicht zu sehr irren, wenn man annimmt, dass das jährliche Einkommen des Reisenden in der

IV. Classe	500 bis	1 500,	im Mittel	1 000 *M.*
III. „	1 500 „	4 500,	„ „	3 000 „
II. „	4 500 „	9 000,	„ „	6 700 „
I. „	9 000 „	18 000,	„ „	13 500 „

beträgt, wobei die Einkommen über 18 000 *M.* wegen ihrer Seltenheit ausser Betracht bleiben können. Die Zahlungsfähigkeit der betreffenden Bevölkerungsclassen drückt sich daher in den Verhältnisszahlen 1, 3, 7, 13 (Differenzen 2, 4, 6) aus. Da nun der Einheitssatz des Personentarifs für die verschiedenen Wagenclassen, und zwar zunächst abgesehen von den erhöhten Schnellzugspreisen, 2, 4, 6 und 8 ₰ beträgt, so ist aus diesen Zahlenreihen schon ersichtlich, wie theuer verhältnissmässig der Tarif für den ärmeren, die weitaus grösste Mehrzahl bildenden Theil der Bevölkerung ist. Nimmt man die mittlere Höhe des jetzigen Tarifs von 5 ₰ als richtig gewählt an, so ersieht man aus der obigen Scala, dass der Reisende I. Classe um etwa 25 pCt. zu niedrig, das Publikum IV. Classe dagegen um 100 pCt. zu hoch für seine Reisen besteuert wird. An diesem ungünstigen Verhältniss wird durch die Gewährung von Tarifermässigungen durch Retourbillets, Extrazüge u. s. w., sowie durch die erhöhten Schnellzugpreise nur wenig geändert. Mittelst Division der kilometrischen Einnahmen durch die Personenkilometer findet man, dass im Jahre 1879 in den 4 verschiedenen Wagenclassen im grossen Durchschnitt 2,1, 3,5, 5,8 und 8,4 ₰ pro Kilometer bezahlt worden sind, woraus sich gegen den Normaltarif eine geringe Preiserhöhung für die I. Classe, eine Ermässigung für die II. und III. Classe, namentlich für die letztere ergiebt, während die IV. Classe nach keiner Richtung hierdurch berührt wird.

Versucht man nun unter der Annahme des Fortfalls aller Fahrgeldermässigungen und Erhöhungen einen Einheitstarif zu entwerfen, welcher im Allgemeinen wesentlich unter den bisher gezahlten Durchschnittspreisen bleibt und eine den Erwerbsverhältnissen des Publikums besser entsprechende Zahlenreihe bildet, so kann selbstverständlich nicht die obige Einkommensscala dem Tarif einfach zu Grunde gelegt werden, da es ja nicht allein auf die Zahlungsfähigkeit des Reisenden, sondern auch auf die demselben eisenbahnseitig gebotenen Leistungen ankommt. Immerhin glauben wir aber, dass es nicht zweckmässig ist, allzu ängstlich die für die verschiedenen Wagenclassen, für die Schnell- und Courierzüge u. s. w. aufgewandten Kosten abzuwägen und sich jede einzelne Leistung durch den Tarif direct bezahlt zu machen suchen, vielmehr dürfte eine Transportanstalt, wie die Eisenbahn, welche so sehr auf eine lebhafte Betheiligung des Publikums angewiesen ist, in erster Linie nicht der sorgfältigsten Rücksichtnahme auf die speciellen Bedürfnisse des Publikums entrathen können. Dann aber wird man auch im Stande sein, einen die Kosten sämmtlicher Zweige des Transportdienstes weitaus deckenden Massenverkehr hervorzubringen. Diesen Erfordernissen wird durch die Einheitssätze des jetzigen Tarifs nicht entsprochen. Insbesondere erscheint das Ansteigen der Scala nach dem Gesetze der geraden Linie mit constanten Differenzen nicht rationell, da die Differenzen in den Einkommensverhältnissen der verschiedenen Kategorien der Reisenden nach oben progressiv wachsen, woraus sich für die zu wählende Scala ein Ansteigen in annähernd quadratischem Verhältniss als nothwendig ergiebt. Hierbei scheint uns zweckmässig zunächst nur die IV. Classe um 25 pCt. des Tarifs zu entlasten, indem eine noch weitere Ermässigung als eine weitere Etappe in dieser Reform in Aussicht genommen werden kann.

Wir gestatten uns hiernach den Vorschlag, den Tarif für die 4 Wagenclassen auf 1,5, 3,0, 5,5 und 9,0 ₰ pro Kilometer (Differenzen 1,5, 2,5, 3,5) festzusetzen, wobei die Preise für die dritte und vierte Classe um 25 pCt. und für die zweite Classe um 8,5 pCt. ermässigt, dagegen für die erste Classe um 12,5 pCt. erhöht werden. Gegen die jetzt thatsächlich gezahlten Durchschnittssätze würde sich für die I. Classe eine Erhöhung von 7,1 pCt., für die II. bis IV. Classe eine Ermässigung von bezw. 5,2, 14,3 und 28,6 pCt. ergeben. Die hier in Vorschlag gebrachten Einheitssätze würden den Personenzügen aller Art zu Grunde zu legen und von der Erhöhung der Fahrpreise für Schnell- und Courierzüge Abstand zu nehmen sein. Eine dadurch herbeigeführte Ueberlastung der letzteren in Folge einer zu starken Ausnutzung derselben durch den Localverkehr wird schwerlich zu befürchten sein, indem diese Züge nur an den Hauptstationen halten und auch die vierte Wagenclasse nicht mitführen. Wir zweifeln nicht, dass die Einführung des hier vorgeschlagenen oder eines ähnlich bemessenen, den Erwerbsverhältnissen der verschiedenen in Betracht kommenden Bevölkerungsschichten sich möglichst anschmiegenden Einheitstarifes belebend auf den Verkehr einwirken, dass der Erfolg dieser Massregel bald dazu ermuthigen würde auf dem betretenen Wege durch fernere Ermässigungen weiter fortzuschreiten.

Ein zweiter, wie uns scheint, noch folgenschwererer Fehler des jetzt bestehenden Tarifs ist darin zu suchen, dass derselbe auf alle Entfernungen gleichmässig in Anwendung kommt. Es ist eine bekannte und wohlbegründete Geschäftspraxis, dass bei dem Kaufe grösserer Objecte eine entsprechende Ermässigung des Preises eintritt. Diese Praxis auch auf den Personentarif in Anwendung zu bringen ist umsomehr geboten, als die Zahlungsfähigkeit des Publikums eine sehr begrenzte, andererseits aber bei den heutigen ausgedehnten Handels- und Verkehrsbeziehungen das Bedürfniss, seine Reisen über die nächste Umgebung des Aufenthaltsortes auszudehnen, unbestritten vorhanden ist. Bei der strickten Festhaltung der Tarifeinheit auch auf grössere Entfernungen werden jedoch grössere Reisen so überaus theuer, dass selbst der gut situirte Mittelstand nur in ganz unabweislichen Fällen zu grösseren Reisen sich entschliesst, der weniger Bemittelte aber überhaupt solche zu übernehmen kaum in der Lage ist. Kein Wunder also, wenn die Frequenz der dem Durchgangsverkehr dienenden Züge auf ein Minimum herabgedrückt erscheint. Wie ausserordentlich gering die relative Bedeutung des grösseren und durchgehenden Verkehrs gegenwärtig ist, für welchen so bedeutende Aufwendungen gemacht werden, geht aus der Thatsache hervor, dass die durchschnittliche Länge aller gemachten Reisen auffallend klein ist und beispielsweise

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	überhaupt
im Jahre 1860 . .	69,4	60,3	36,3	29,9	39,4
„ „ 1879 . .	78,8	46,8	28,3	32,4	36,6

Kilometer betrug.

Das Erkennen dieser Uebelstände hat dahin geführt, dass man hin und wieder durch billige Extrazüge einen bedeutenden Verkehr hervorrief, andererseits ist das Bestreben vorhanden, durch Gewährung von Retourbillets den Verkehr zu heben. Die erstere Massregel kommt dem grösseren Verkehr nur sehr sporadisch zu Statten, während die letztere im Wesentlichen nur den Localverkehr zu fördern geeignet ist. Wie uns scheint, müssen diese Bestrebungen consequenter Weise auf eine allgemeine Rabattgewährung hinführen. Wenn für eine kleine Hin- und Herreise, welche wenige Mark kostet, ein Rabatt von 25 pCt. gewährt wird, so ist es doch gewiss geboten bei einfachen Touren von 10 bis 20facher Länge eine entsprechend grössere Ermässigung eintreten zu lassen. Gerade umgekehrt wird aber gegenwärtig ein kleines Fahrgeld mit einem Rabatt honorirt, dessen das hohe ganz entbehren muss. Schon diese Erwägung führt darauf hin, dass die allgemeine Durchführung des Rabattsystems unabweisbar ist. Dieselbe dürfte aber auch geeignet sein dem grösseren Verkehr den so nöthigen Impuls zu geben und auf diese Weise das öffentliche Wohl wie das finanzielle Interesse der Eisenbahnen in gleicher Weise zu fördern. Was die practische Ausführung dieses Gedankens betrifft, so glauben wir die Einführung von Zonen, wie sie ehemals bei der Brief- und Packetpost in anderem Sinne bestanden haben, für die Eisenbahnen nicht empfehlen zu dürfen. Mit diesem System würden alle die Unbequemlichkeiten und Härten verknüpft sein, welche durch eine sprungweise Preisveränderung nothwendigerweise bedingt werden. Unseres Erachtens liegt aber auch hierzu keine Nöthigung vor, da es zweckmässiger sein dürfte, nach einer einfachen Formel den Rabatt von der Kilometerzahl in Abzug und statt der letzteren die so reducirte Kilometerzahl in Berechnung zu bringen. Es wird sich hierbei empfehlen den Rabatt im quadratischen Verhältniss der Entfernungen zu steigern, bis derselbe an einer gewissen Entfernungsgrenze, welche, der Ausdehnung des Norddeutschen Eisenbahnnetzes entsprechend, einstweilen zweckmässig bei 1 000 km angenommen werden kann, die Hälfte dieser Zahl erreicht, von dieser Grenze an aber eine Steigerung des Tarifs überhaupt nicht mehr eintreten zu lassen.

Bezeichnet man den zu gewährenden Rabatt mit r, die Kilometerzahl mit k, so würde nach diesen Vorschlägen der erstere nach der einfachen Formel =

$$r = \frac{k^2}{2\,000}$$

zu berechnen sein und beispielsweise folgende Werthe ergeben:

für k =	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1 000
„ r =	5	20	45	80	125	180	245	320	405	500

Die der Berechnung des Tarifs zu Grunde zu legende reducirte Kilometerzahl (k_1) ergiebt sich hiernach aus der Formel

$$k_1 = k\left(1 - \frac{k}{2\,000}\right)$$

welche für k = 1 000 in den Werth von

$$k_1 = \tfrac{1}{2} k = 500$$

übergeht. Die Zunahme des Werthes von k_1 wird nahe vor dieser Grenze eine immer geringere, so dass sich über dieselbe hinaus die unveränderte Beibehaltung der reducirten Kilometerzahl 500 für alle Entfernungen über 1 000 km ohne Zwang ergiebt.

In welcher Weise sich nun unter Zugrundelegung der oben befürworteten Einheitssätze und unter gleichzeitiger Einführung der durch den Rabatt nach der obigen Formel reducirten Kilometerzahl der Tarif etwa gestalten würde, geht aus der nachstehenden Tabelle hervor, in welcher zugleich dieser ermässigte Tarif mit den jetzt gezahlten Durchschnittssätzen in Vergleich gezogen ist.

Aus der nachstehenden Tabelle würde man den durch die Tarifermässigung bedingten finanziellen Ausfall, wie derselbe bei unveränderter Frequenz stattfinden müsste, leicht ermitteln können, wenn aus der Statistik des Personenverkehrs die Anzahl der auf jede einzelne Entfernung gemachten Reisen hervorginge. Da dies nicht der Fall ist, so wird dabei die oben erwähnte Durchschnittslänge sämmtlicher Reisen einen Anhalt gewähren müssen, welche im Jahre 1879 in der

I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.
78,8	46,8	28,3	32,4

Kilometer betrug. Mit Rücksicht darauf, dass die Preisermässigungen, wie sie hier vorgeschlagen sind, bei grösseren Entfernungen erheblicher werden, wird zur Berechnung des Gesammtausfalles an Einnahmen eine etwas grössere durchschnittliche Reiselänge angenommen werden müssen. Gesetzt es sei, reichlich genug, etwa der doppelte Werth der obigen Längen in Betracht zu ziehen, so ergiebt sich folgende Rechnung:

		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.
Durchschnittl. Reiselänge .	km	158	94	57	65
Jetziger Durchschnittspreis .	ℳ	13,30	5,45	2,00	1,35
Ermässigter Fahrpreis . .	„	13,10	4,95	1,65	0,95
oder im Procent der jetzigen Preise	pCt.	98,5	90,8	82,5	70,4
Die Frequenz der Wagenclassen betrug 1879 . .	„	2,6	19,0	45,0	33,4
Hiernach reduciren sich die Gesammteinnahmen auf	„	2,5 +	17,3 +	37,1 +	23,5
oder zusammen auf			80,4 pCt.		

Nimmt man statt der doppelten die dreifache mittlere Reiselänge an, so berechnen sich in gleicher Weise 79,4 pCt. Man ersieht hieraus, dass man nicht zu sehr fehlgreift, wenn man die Reduction der Einnahmen bei unveränderter Frequenz auf 80 pCt. veranschlagt, so dass also die Frequenz um 25 pCt. steigen muss, um die Einnahmen auf der jetzigen Höhe zu erhalten.

Jetzige Durchschnittspreise						Neuer Tarif.							
	in Mark					Geldbetrag in Mark				In Procenten der jetzigen Durchschnittspreise			
km	I. Cl. (8,4 ₰)	II. Cl. (5,8 ₰)	III. Cl. (3,5 ₰)	IV. Cl. (2,1 ₰)	k_1	I. Cl. (9,0 ₰)	II. Cl. (5,5 ₰)	III. Cl. (3,0 ₰)	IV. Cl. (1,5 ₰)	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.
25	2,10	1,45	0,90	0,55	25	2,25	1,35	0,75	0,40	107,1	96,6	83,3	72,7
50	4,20	2,90	1,75	1,05	49	4,40	2,70	1,45	0,75	104,8	93,1	82,8	71,4
75	6,30	4,35	2,60	1,60	72	6,50	3,95	2,15	1,10	103,2	90,8	82,7	68,8
100	8,40	5,80	3,50	2,10	95	8,55	5,25	2,85	1,40	101,2	90,5	81,4	66,7
200	16,80	11,60	7,00	4,20	180	16,20	9,90	5,40	2,70	96,4	85,4	77,1	64,3
300	25,20	17,40	10,50	6,30	255	22,95	10,05	7,65	3,85	91,1	80,7	72,8	61,1
400	33,60	23,20	14,00	8,40	320	28,80	17,65	9,60	4,80	85,1	76,1	68,5	57,1
500	42,00	29,00	17,50	10,50	375	33,75	20,65	11,25	5,65	80,4	71,2	64,3	53,8
600	50,40	34,80	21,00	12,60	420	37,80	23,15	12,60	6,30	75,0	66,5	60,0	50,0
700	58,80	40,60	24,50	14,70	455	40,95	25,05	13,65	6,85	69,5	61,7	55,7	46,6
800	67,20	46,40	28,00	16,80	480	43,20	26,45	14,40	7,20	64,3	57,0	51,4	42,9
900	75,60	52,20	31,50	18,90	495	44,55	27,25	14,85	7,45	58,9	52,2	47,2	39,4
1 000	84,00	58,00	35,00	21,00	500	45,00	27,50	15,00	7,50	53,6	47,4	42,9	35,7
1 100	92,40	63,80	38,50	23,10	500	45,00	27,50	15,00	7,50	48,7	43,2	39,0	32,5
1 200	100,80	69,60	42,00	25,20	500	45,00	27,50	15,00	7,50	44,7	39,7	35,8	29,8
1 300	109,20	75,40	45,50	27,30	500	45,00	27,50	15,00	7,50	43,7	36,5	33,0	27,5
1 400	117,60	81,20	49,00	29,40	500	45,00	27,50	15,00	7,50	38,3	33,8	30,6	25,5
1 500	126,00	87,00	52,50	31,50	500	45,00	27,50	15,00	7,50	35,7	31,6	28,6	20,6

Wir glauben nicht in einer allzu sanguinischen Auffassung befangen zu sein, wenn wir überzeugt sind, dass nach Einführung eines nach den hier vorgeschlagenen Grundsätzen modificirten und im Ganzen vorläufig um 20 pCt. ermässigten Tarifs der Personenverkehr sich alsbald soweit heben wird, dass nicht nur der vorberechnete Ausfall gedeckt, sondern sogar eine erhebliche Steigerung der Einnahmen erzielt werden wird. Wir schliessen dies aus dem Umstande, dass die Stärke der Bevölkerungsschichten mit geringerem Einkommen bekanntlich keineswegs im einfachen umgekehrten Verhältnisse ihrer Einkommen, sondern in einer viel rapideren Steigerung anwächst, und dass daher bei der Ermässigung des Tarifs um einen bestimmten Bruchtheil der Kreis derjenigen Personen, welchen dadurch das Reisen ermöglicht wird, nicht in demselben, sondern in einem viel bedeutenderen Verhältnisse erweitert wird. Der Beweis hierfür ist thatsächlich nicht anders zu erbringen, als durch ein Experiment, aber dass diese letztere angestellt werden muss und auch unbedenklich angestellt werden kann, dafür liegen wenigstens analoge Vorgänge auf anderen Gebieten vor, wobei wir nur an die beispiellose und von Niemand in solchem Grade erwartete Hebung des Briefverkehrs zu erinnern brauchen, welcher mit der mehrmaligen Herabsetzung des Portos auf im Ganzen 33⅓ pCt. zusammenfiel. Auch auf dem Gebiete des Personenverkehrs der Eisenbahnen würde,

wie wir überzeugt sind, eine Ermässigung des Tarifs, wie die hier vorgeschlagene, weitere Ermässigungen im Gefolge haben, und hierbei das Publikum wie die Eisenbahnverwaltungen in gleichem Masse gewinnen.

Der Zweck dieser Zeilen kann nicht der sein, zur Erreichung des vorgesteckten Zieles fertige Vorschläge zu liefern, dieselben beabsichtigen vielmehr nur, berufene Fachgenossen auf einen für die Entwickelung des Eisenbahnwesens hochwichtigen Gegenstand aufmerksam zu machen und zu einem eingehenden Studium desselben zu veranlassen. Es würde uns freuen, wenn wir in dieser Beziehung eine nützliche Anregung gegeben hätten. —gh.

Zur Frage der zweckmässigsten Art der Billetrevision.

Bekanntlich weichen wir in unseren Deutschen Betriebseinrichtungen, besonders soweit dieselben die Behandlung der Reisenden betreffen, in mehr oder minder erheblichem Masse von den Regeln ab, welche sich auf den Eisenbahnen unserer grossen Nachbarvölker entwickelt und eingebürgert haben. Dies gilt u. A. auch von der Art der Billetrevision. Während nämlich im Allgemeinen ausserhalb Deutschlands, besonders bei unseren westlichen Nachbarn diesseits und jenseits des Canals, die Revision der Billets während der Fahrt nur in seltenen Ausnahmefällen vorgenommen wird, hat sie sich in Deutschland, trotz aller dagegen erlassenen Verfügungen und Verbote, derart eingebürgert, dass sie für sehr viele und wichtige Eisenbahnen als die Regel und für viele andere, wenn auch als Ausnahme, so doch als eine Ausnahme gilt, von welcher ein recht häufiger Gebrauch gemacht wird.

Je verkehrsreicher eine Gegend ist, desto eher wird auf der dieselbe durchziehenden Eisenbahn von dem ursprünglichen Verbote des Coupirens der Billets während der Fahrt abgegangen werden; zunächst nur in einzelnen Ausnahmefällen, welche aber bald derart zunehmen, dass die frühere Ausnahme zur Regel wird. So wird beispielsweise das absolute Verbot der Revision der Billets während der Fahrt auch heute noch auf den meisten östlichen Deutschen Bahnen aufrecht erhalten und auch seitens der Schaffner leidlich beachtet; auf allen frequenteren Mittel- und Westdeutschen Eisenbahnen hat es aber längst fallen gelassen werden müssen, und je weiter nach Westen, desto mehr ist der frühere Ausnahmezustand zur allgemeinen, wenn auch noch nicht instructionsmässig genehmigten, Regel geworden.

In der That lässt sich die Billetrevision im bezw. am Zuge, bei einigermassen starkem Personenandrang, während der fahrplanmässigen Aufenthaltszeit auf Zwischenstationen, nur selten ausführen, und so sind die immer wiederholten Einschärfungen der bestehenden Instructionen, dass das Coupiren während der Fahrt ganz unterbleiben oder doch nur ausnahmsweise stattfinden soll, nur in den seltensten Fällen von nachhaltigem Erfolg gewesen.

Es ist zwar zuzugeben, dass häufig genug die Billetrevision bei den zukommenden Reisenden, während des fahrplanmässigen Aufenthalts von einer Minute in Personenzügen auf kleinen Zwischenstationen, ausführbar ist, aber bei schnell fahrenden Zügen, wo auch Städte mit lebhaftem Verkehre und ziemlich grosser Einwohnerzahl mit derselben einen Minute abgespeist werden müssen, wird die Sache schwieriger und zugleich die Billetrevision während der Fahrt um so gefährlicher. Tritt nun aber noch der Umstand hinzu, dass der betreffende Eisenbahnzug eine Gegend mit starkem Vergnügungsverkehre, z. B. die Rheingelände, durchfährt, oder die Marktbesucher einer grossen Stadt zuführen soll, so wird die Billetrevision selbst im kleinsten Dorfe, beim langsamstfahrenden Personenzuge, nur zu oft während des fahrplanmässigen Aufenthalts zur unbedingten Unmöglichkeit.

Das Zugpersonal ist also dann vor die Alternative gestellt, entweder den Zug von Station zu Station mit wachsender Verspätung weiter zu führen und dadurch alle Anschlüsse in Frage zu stellen, oder aber, selbst auf die Gefahr hin von seiner Instruction abzuweichen, die Billetrevision zwischen den Stationen, d. h. also während der Fahrt vorzunehmen. Wie bereits bemerkt, sind ja auch im Laufe der Jahre die Eisenbahnen mit starkem Personenverkehre genöthigt gewesen, im Interesse des Dienstes, diese Art des Billetrevidirens ausnahmsweise zu gestatten, da dies das einzige Mittel war, das System der Billetrevision im Zuge, wie es sich in Deutschland historisch entwickelt hat, beizubehalten. Die natürliche Folge eines derartigen facultativen Einführens des Coupirens der Billets während der Fahrt ist aber die, dass die Ausnahme zur thatsächlichen Regel wird, durch die Macht der Verhältnisse und der Gewohnheit. Ist doch das Zugbegleitpersonal so häufig wirklich gezwungen, die Ausnahme zur Anwendung zu bringen, wenn anders der Zug planmässig durchgeführt werden soll, dass es sich mehr und mehr daran gewöhnt und sehr bald, die Gefahr missachtend und gegen dieselbe abgestumpft, das Coupiren während der Fahrt der Billetrevision während des Anhaltens vorzieht und zwar um so mehr, weil letztere nicht gestatten würde sich auf den Zwischenstationen mit ihren Genossen und dem Stationspersonal zu unterhalten und kritische Bemerkungen über das auf dem Perron verkehrende Publikum zu machen. Auch das Publikum unterstützt häufig die träge Gewohnheit der Fahrbeamten, weil ihm das Vorzeigen der Billets beim Einsteigen oder unmittelbar nach dem Platznehmen lästig erscheint.

Aber selbst wenn die Schaffner die Billets wirklich in allen den Fällen, wo sie dies thatsächlich könnten, während des Aufenthalts auf den Stationen revidirten und nur in dringenden Ausnahmefällen zu der so gefährlichen Revision während der Fahrt schritten, so bliebe eine solche Einrichtung in ihrem Werthe, wegen der Häufigkeit der Ausnahmefälle, immerhin fragwürdig genug, wenn man das Coupiren während der Fahrt überhaupt für ein Uebel hält. Und darüber, dass dies ein Uebel ist, dürfte wohl Einstimmigkeit herrschen. Es ist hierbei aber noch zu beachten, dass die Schaffner im Begehen der Tritthretter naturgemäss um so ungeübter werden, je seltener sie es ausführen, so dass die wirklich nur ausnahmsweise vorgenommene Billetrevision während der vollen Fahrgeschwindigkeit unverhältnissmässig gefährlicher ist, als die gewohnheitsmässige.

Aus allen diesen Gründen erscheint es daher dringend geboten, auf Anordnungen zu sinnen, die das Revidiren der Billets während der Fahrt, auch als Ausnahmefälle, unnöthig machen.

Das einfachste Mittel hierzu scheint, unter der Voraussetzung, dass an dem in Deutschland durch langjährige Gewohnheit und Uebung Gewordenen festgehalten werden soll, das zu sein, dass einerseits das Zugbegleitungspersonal, andererseits der Aufenthalt auf den Zwischenstationen derartig vermehrt wird, dass unter allen Umständen die Billets während der Aufenthaltszeiten revidirt werden können. Aber ist dieses Mittel wirklich empfehlenswerth bezw. überhaupt durchführbar? Schon jetzt sind auf Deutschen Personenzügen wegen der in denselben bewirkten Billetcontrole mehr Zugbegleitbeamte erforderlich, als auf den Eisenbahnen unserer Nachbarvölker; und eine noch weitere Vermehrung dieses Personals erscheint nicht wünschenswerth, im Gegentheil, eine Ermässigung der Zahl der Schaffner wäre im allseitigen Interesse, wenn irgend angängig, sehr zu empfehlen. Des Weitern aber ist eine Verlängerung der Aufenthaltszeiten, mit sehr wenigen Ausnahmen, ganz unmöglich, ohne entweder die Grenze der möglichen und zulässigen Zuggeschwindigkeiten zu überschreiten, oder alle Anschlüsse, deren Herstellung und Aufrechterhaltung schon jetzt oft schwierig genug ist, in Frage zu stellen, ja sogar ganz über den Haufen zu werfen. Diejenigen Mittel also, welche am einfachsten und natürlichsten erscheinen, versagen entweder den Dienst oder sie sind mit solchen anderen Uebeln behaftet, dass deren Anwendung nicht wohl empfohlen werden kann. Andere wirksame Mittel stehen aber, so lange überhaupt an der jetzigen Art der Billetrevision festgehalten wird, nicht zu Gebote, und so erscheint es daher nothwendig, die Art der Billetrevision selbst einer Aenderung zu unterziehen.

Bei dieser Sachlage sind zwei Erscheinungen, welche kürzlich ins Leben getreten sind, bezw. ihrer Einführung entgegensehen, von hohem Interesse; nämlich auf der einen Seite das strengste Verbot aller ferneren Billetrevision während der Fahrt, welches seitens der Direction der linksrheinischen Eisenbahnen zu Köln, also von einer Verwaltung mit dem stärkstmöglichen Personenverkehr, erneut erlassen worden und bereits seit dem 1. December v. J. in Uebung ist; und auf der anderen Seite die kürzlich erfolgte Eröffnung der Berliner Stadtbahn, bei deren Localverkehr die bisherige Deutsche Praxis principiell aufgegeben worden ist, indem die Billetrevision nicht in den Zügen, sondern beim Betreten und Verlassen der Perrons ausgeübt wird.

Die zuerst genannte Neuerung verdient noch insofern ganz besonderes Interesse, als behufs deren Durchführung, unter Umständen, z. B. bei starkem Personenandrang, die Stationsbeamten, Portiers etc. bei der Billetrevision thätig mitwirken sollen. Es wird also recht häufig ein nicht unerheblicher Theil der Billets nicht sowohl im, oder unmittelbar am Zuge, nach dem Platznehmen, bezw. während des Einsteigens der Reisenden in ein bestimmtes Coupée, sondern vor dem Zuge, auf dem Perron, revidirt werden, an Stellen, wo das Einsteigen in eine bestimmte Wagenclasse nicht mehr mit Sicherheit übersehen werden kann; oder es müssten denn die betreffenden Stationsbeamten ihren eigentlichen Dienstgeschäften entzogen und gleich bei Einfahrt des Zuges an einem bestimmten Wagen aufgestellt werden. Letzteres ist aber aus dienstlichen Gründen nicht möglich, oder erheischt ausser der Vermehrung der Schaffner etc. noch eine Vermehrung des Stationspersonals, die Einstellung besonderer Billetrevisoren auf den frequenteren Zwischenstationen. Auf alle Fälle wird eine solche Billetrevision, welche theils von Schaffnern, theils von Stationsbeamten, theils im Zuge, theils vor demselben ausgeführt wird, kaum eine wirksamere Controle dafür bieten, dass die Reisenden überhaupt mit Billets versehen sind und sich der richtigen Wagenclassen bedienen, als eine Billetrevision, welche beim Betreten des Perrons ausgeübt wird und höchstens zeitweise in den Zügen hinsichtlich der Benutzung der richtigen Wagenclassen zu wiederholen wäre.

Immerhin wäre es im allgemeinen Interesse so dringend zu wünschen, dass die auf den linksrheinischen Strecken eingeführte Neuerung auch wirklich auf Strengste durchzuführen versucht würde, denn auf diese Weise wird am unzweifelhaftesten festzustellen sein, wo sie thatsächlich beibehalten werden kann — was z. B. für viele Nebenstrecken zu vermuthen ist —, ohne zu den oben erwähnten Unzuträglichkeiten zu führen, oder aber, wo deren wirkliche Durchführung und Aufrechterhaltung schlechterdings unmöglich ist. Aus denselben Gründen wären ähnliche Versuche auch bei anderen Verwaltungen sehr zu wünschen, denn nur durch solche praktische, ehrliche Proben kann festgestellt werden, wo — unter Aufrechterhaltung der jetzigen Art der Billetrevision — diese Revision mit Erfolg während der Fahrt verboten werden kann und wo nicht. Ausserdem aber wird das Publikum durch die Billetrevision während des Zugaufenthalts daran gewöhnt, die Billets vor und während des Einsteigens zum Vorzeigen bereit zu halten, und, wie die ganze Ausübung der Billetcontrole, durch Schaffner und Stationsbeamte, in und vor den Zügen, gewissermassen ein Mittelding ist zwischen unserer jetzigen Regel der Revision in den Zügen und der Revision beim Betreten der Perrons, würde sich auch das Publikum an diese letztere mehr und mehr gewöhnen. In Anbetracht aller dieser Umstände ist das strenge Verbot des Revidirens der Billets während der Fahrt auf den linksrheinischen Strecken von hervorragendem Interesse; es wird sich daraus sehr bald ergeben, dass auf gewissen Strecken entweder zu dem früheren gefahrvollen Zustand zurückgekehrt, oder aber besser ein Schritt weiter gegangen werden muss, indem man die Billetrevision in den Zügen überhaupt aufgiebt und sie an die Grenze des Perrons verlegt. Letzteres geschieht, analog Englischen Gewohnheiten, bekanntlich im Localverkehr der Berliner Stadtbahn, indem daselbst die Billetrevision beim Betreten und Verlassen des Perrons ausgeübt wird.

Soll das Revidiren der Billets während der Fahrt streng ausgeschlossen bleiben, so wird schliesslich allen Bahnen mit lebhaftem Personenverkehr nichts anderes übrig bleiben, als dem Beispiele der Berliner Stadtbahn zu folgen; und die Vortheile, die dadurch erreicht werden können, erscheinen erheblich grösser, als die allerdings auch nicht wegzuleugnenden Nachtheile. An Vortheilen sind in erster Linie zu nennen:

eine erhebliche Verringerung der jetzigen steten Gefahr, in welcher das Zugbegleitpersonal, in Folge des Begehens der Trittbretter während der Fahrt, schwebt;

die Möglichkeit die Zahl der Zugbegleitbeamten verringern zu können, ohne doch zu einer irgend nennenswerthen Vermehrung der Stationsbeamten schreiten zu müssen; und

die Freihaltung des Perrons von allen den Personen, welche nicht selbst zu verreisen beabsichtigen und welche jetzt nur allzu oft Bahnbeamte und Reisende in ihren Bewegungen hindern und stören.

Allerdings wird gerade dieser zuletzt genannte Vortheil, besonders anfangs, von vielen Seiten als ein Nachtheil empfunden und daher bemängelt werden, da der Deutsche nur zu sehr daran gewöhnt ist seine Angehörigen bis unmittelbar an den Zug zu begleiten und daselbst abzuholen. Aber das darf nicht hindern diese zwar gemüthvolle, aber ganz unnöthige Begleitung, welche zudem für die Pünktlichkeit und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes vielfach schädlich ist, als eine Unsitte zu bezeichnen; und schliesslich wird der verständigere Theil unseres Publikums dies ebenso schnell einsehen, wie bei unsern Nachbarvölkern; um so mehr, wenn das unliebsame Oeffnen der Thüren und Fenster der Coupées während der Fahrt, von aussen, durch den revidirenden Schaffner, dadurch dauernd vermieden werden kann.

Der erheblichste und wohl auch berechtigste Einwand, welcher dem ganzen System der Billetrevision beim Betreten und Verlassen der Perrons gemacht werden kann, erscheint der, dass die Sicherheit und Gründlichkeit der Billetcontrole keine so grosse ist, als bei dem gegenwärtig gebräuchlichsten System, und dass daher nicht allein die Schwierigkeit, Defraudanten abzufassen, wachsen, sondern demzufolge auch die Zahl der Defraudanten zunehmen wird. Es ist ja allerdings naheliegend, dass besonders Versuche, eine höhere Classe zu benutzen als diejenige, auf welche das gelöste Billet lautet, dadurch erleichtert werden, dass die regelmässige Revision der Billets im Zuge nach dem Einsteigen unterbleibt. Aber es dürfte doch Mittel und Wege geben dieser Gefahr der Zunahme der Betrügereien wirksam vorzubeugen. Im Wesentlichen wird es darauf ankommen eine Controle darüber auszuüben, dass seitens der Reisenden die richtige Classe benutzt wird, denn im Uebrigen scheint die Sicherheit, dass nicht eine längere als die bezahlte Strecke zurückgelegt, oder ein Billet zweimal benutzt wird, bei der Revision an der Perrongrenze mindestens ebenso gross zu sein, als bei dem jetzigen Revisionsverfahren. Da nun bei den meisten Bahnen Deutschlands die Billets verschiedener Classen auch von verschiedener Farbe sind und daher auch äusserlich leicht und schnell unterschieden werden können, so wird es genügen, wenn seitens des Zugpersonals zeitweise eine Revision der Billets, lediglich nach der Classenzugehörigkeit, vorgenommen wird. Eine derartige Revision lässt sich sehr leicht während des Aufenthalts auf den Zwischenstationen vornehmen, ohne denselben zu überschreiten, da weder ein genaues Prüfen der Billets, noch viel weniger ein Coupiren derselben erforderlich erscheint, dieses beides vielmehr bei der Revision an der Grenze des Perrons auszuführen ist. Dass nebenher auch noch die eingehenderen, periodischen Billetrevisionen, durch besondere Betriebscontroleure oder dergl. Beamte ausgeführt, beizubehalten sind und in derselben Weise, wie jetzt, zur Verschärfung der Controle beitragen werden, ist selbstredend.

Bei der Beurtheilung dieser ganzen Frage darf aber auch nicht ausser Betracht gelassen werden, dass ein Publikum, welchem ein grösseres Vertrauen geschenkt wird, im Allgemeinen sich dieses Vertrauens auch werth zeigt. Wenn daher bei dem jetzigen Revisionssystem in Deutschland die Zahl der Defraudanten eine recht zahlreiche ist, so mag das wohl mit an der grossen Bevormundung des Publikums liegen, nimmt diese Bevormundung ab, so wird die Zahl der Betrügereien gewiss auch eher ab- als zunehmen.

Allerdings erscheint es wünschenswerth, behufs möglichst wirksamer Durchführung der vorgeschlagenen anderweiten Billetrevision, einzelne Bestimmungen des Betriebsreglements zu ändern resp. zu ergänzen, allein auch darin kann kein stichhaltiger Grund erblickt werden dem Vorschlage ablehnend gegenüberzutreten. Insbesondere § 14 Al. 2 müsste im ersten Satz hinter „Wartesaal“ durch „beim Betreten des Perrons“ ergänzt werden und in Al. 3 wäre eine Erhöhung des Minimalstrafbetrages von 6 ℳ, übrigens auch ohne Veränderung der Billetrevisionsart, erst recht erwünscht. Ebenso dürfte in den §§ 17 und 19 das Oeffnen der Thüren durch die Reisenden, während des Stillstandes des Zuges, zu gestatten sein, denn die jetzt vorgeschriebene Bevormundung des Publikums, welche übrigens auf allen frequenten Strecken längst nicht mehr gehandhabt werden kann, erscheint unberechtigt. Aber auch diese Aenderungen sind keine nothwendige Folge der vorgeschlagenen anderweiten Art der Billetrevision, sondern auch bei Beibehaltung des jetzigen Systems an sich erwünscht; nur ist zu betonen, dass sie die schnelle Zugabfertigung auf den Stationen, trotz verringerten Schaffnerpersonals, wesentlich erleichtern könnten und dass sie auf diese Weise der Durchführung der vorgeschlagenen Billetrevision, beim Betreten und Verlassen der Perrons, sowie der damit zu erreichenden Ersparnisse, Vorschub leisten würden.

Zum Schlusse sei noch eines Punktes gedacht, der bei dieser Frage nicht ausser Augen gelassen werden darf. Es steht nämlich ausser Zweifel, dass zur wirksamen Durchführung der vorgeschlagenen anderweiten Billetrevision, mehr oder minder ausgedehnte Aenderungen an den Zu- und Ausgängen der Stationsgebäude und der Perrons, sowie an der Abgrenzung der Perrons vorgenommen werden müssen, und das Mass dieser baulichen Aenderungen spielt wegen der dadurch entstehenden Kosten natürlich eine grosse Rolle bei der Beurtheilung der Zweckmässigkeit der ganzen Neuerung. In den meisten Fällen wird sich nun aber mit sehr geringen Kosten eine vollkommen ausreichende Perronabsperrung erzielen lassen, und wo hierzu wirklich ausnahmsweise grössere bauliche Veränderungen der bestehenden Anlagen und, in Folge dessen, grössere Geldbeträge erforderlich sein sollten, darf nicht ausser Betracht bleiben, dass eine wirksame Perronabsperrung schon an sich, aus so mancherlei Gründen, wünschenswerth und daher auch werth ist, dafür Opfer zu bringen. Ausserdem stehen aber auch den etwaigen einmaligen Mehrausgaben dauernde Minderausgaben durch Verringerung der Schaffnerzahl gegenüber, und vor allen Dingen kann die Abnahme der Gefahr und der Unfälle, welche jetzt die Fahrbeamten zu bestehen haben, nicht hoch genug angeschlagen werden.

Nach Lage aller dieser Verhältnisse verdient die Einführung der Billetrevision an der Grenze der Perrons auf der Berliner Stadtbahn, als erster derartiger grosser Versuch in Deutschland, die grösste Beachtung aller Betriebstechniker. Es ist zuversichtlich zu hoffen, dass der Erfolg ein durchschlagender sein wird und das Verfahren demnächst auch anderwärts Nachahmung findet.

Aber nicht nur die im Localverkehr der Berliner Stadtbahn eingeführte neue Billetrevision, sondern jedes Mittel, welches zur gänzlichen und baldigen Beseitigung der Revision während der Fahrt beiträgt, ist freudig zu begrüssen. Dazu gehört in erster Linie auch die wirksame Handhabung der betr. bestehenden Verbote. Ist dies doch beinahe das einzige Mittel zur genauen Feststellung der Grenze, bis zu welcher die bisherige Billetrevisionsart überhaupt noch beibehalten werden kann und von wo ab sie verlassen wurden muss, wenn anders das Coupiren während der Fahrt unterbleiben soll. Auf allen denjenigen Strecken und Stationen aber, auf welchen sich ohne Weiteres übersehen lässt, dass die Billetrevision im Zuge ohne Gestattung des Coupirens während der Fahrt nicht aufrecht erhalten werden kann — und die Zahl dieser Strecken ist keine geringe — dürfte es angezeigt sein mit dem ganzen bisherigen System nachdrücklichst zu brechen.

—ch.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 13. Februar 1882. (Petroleumsteuer. Zwei Localbahnen. Nothsignal. Sequestrationsgesetz. Debreczin-Guth. Szamosthalbahn. Bulgarische Bahnen. Kampf mit Canälen. Arbeitvergebung. Donau-Dampfschifffahrt. Börsennotiz.)

Die enorme Erhöhung der Petroleumsteuer wurde mit der Majorität von nur wenigen Stimmen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause von der Regierung durchgesetzt. Danach soll der Einfuhrzoll von 3,75 fl. Gold auf 10 fl. Gold erhöht und eine Verbrauchsabgabe von 6 fl. 50 kr. für 100 kg eingeführt werden; dem entsprechend müssen auch die Einfuhrzölle für die rohen, zu Beleuchtungszwecken ohne vorherige Raffinirung nicht geeigneten Mineralöle erhöht werden. Um mehr als 100 pCt. wird dieser unentbehrliche Leuchtstoff besteuert, dessen Kilogramm um 13 kr. mehr kosten wird. Diese Vertheuerung ist, abgesehen von allen culturellen und volkswirthschaftlichen Rücksichten, um so beklagenswerther, weil mit dem hohen Schutzzoll die beabsichtigte Hebung der Galizischen Naphthaproduction doch so lange nicht erreicht werden wird, als die bezüglichen Verhältnisse sich total geändert haben, wozu vorläufig keine Aussicht ist und weil der hohe Finanzzoll gerade die ärmste Bevölkerungsclasse trifft, es auch noch viele andere Steuerobjecte giebt, welche das leider unleugbare Geldbedürfniss des Staates besser befriedigen könnten. Die Eisenbahnen werden diese erdrückende Steuer als Consumenten, noch mehr aber als Transportanten, durch die verminderte Einfuhr zu ihrem grossen Nachtheile bald empfinden. Der weit billigere Importzoll aus Rumänien pro 68 kr. für 100 kg wird bei der geringen Production daselbst und der scharfen Controle, dass nicht Asiatisches oder Russisches Petroleum über diese Grenze eingeführt werde, die Vertheuerung nicht hindern; andererseits sind die Communicationsmittel daselbst noch so unentwickelt, dass der Petroleumbedarf der Monarchie durch dieses Einfallsthor nicht im Entferntesten gedeckt werden kann. Die finanzministerielle Vertröstung, dass die Steuererhöhung nur eine versuchsweise, vorübergehende sei und dass durch die stete Eröffnung neuer Quellen eine Verbilligung des Productes zu erwarten sei, dessen Preis daher nicht in gleichem Masse wie die Steuer steigen werde, kann nicht beruhigen.

Die Petitionen, welche den Bau einer Eisenbahn von Cilli nach Unterdrauburg und von Stainz nach Wieselsdorf in Steyermark betreffen, wurden nach dem Antrag des Eisenbahnausschusses der Regierung zur Erwägung und Würdigung abgetreten. Was die erstere Bahn anbelangt, so verweist der Ausschuss darauf, dass im Jahre 1875 der Bau auf Staatskosten abgelehnt wurde. Es erklären sich die Petenten bereit, alle möglichen materiellen Opfer zu bringen und die Interessenten zur Leistung von solchen Beiträgen zu veranlassen, dass dadurch die Erbauung der Bahn ermöglicht wird. Der Ausschuss verschliesse sich keineswegs den wichtigen Gründen, welche zu Gunsten dieser zu erbauenden Bahnlinie sprechen, allein er müsse es der Regierung überlassen, zu erwägen und zu prüfen, ob die Opferwilligkeit der Interessenten hinreichende Garantie bietet, um das Zustandekommen dieses Projectes zu sichern. Bezüglich der 11 km langen Eisenbahn von Stainz nach Wieselsdorf, einer Station der Graz-Köflacher Bahngesellschaft, erinnert der Ausschuss daran, dass die letztere concessionsmässig zu ihrer Herstellung verpflichtet ist, sobald die Wahrscheinlichkeit eines Jahrestransportes von 2 Millionen Zollcentnern erwiesen wird. Dieser Nachweis sei geliefert und sei die Eisenbahngesellschaft zum Baue dieser im Interesse der Industrie wichtigen Flügelbahn aufgefordert worden. Die Gesellschaft habe die Linie tracirt, aber den Bau nicht in Angriff genommen, woran unzweifelhaft die damals sehr ungünstigen Finanzverhältnisse der Gesellschaft schuld gewesen seien. In der Plenardebatte wurde noch aus der Wahlrede eines Mitgliedes der Rechten der Passus angeführt, „dass Eisenbahnen doch eigentlich Werke des Teufels seien“.

Ueber die Anwendung der Intercommunicationssignale muss nach der regierungsseitig genehmigten Textirung folgende Affiche in den mit solchen Signalen ausgerüsteten Wagen angebracht werden:

Nothsignal.

(Hier ist zunächst die Belehrung über die Handhabung des Nothsignales einzufügen.)

„Die Abgabe des Nothsignales veranlasst ein plötzliches Anhalten des Zuges, welches die Sicherheit des Betriebes gefährdet; dessen Abgabe darf daher nur im Falle dringendster Nothwendigkeit erfolgen.

Wer ohne Vorhandensein einer solchen Nothwendigkeit das Nothsignal giebt, kann unbeschadet der Anwendung des allgemeinen Strafgesetzes und der besonderen Polizeistrafverordnungen zum allsogleichen Erlage einer Conventionalstrafe von Zehn Gulden Oe. W. an die Bahnverwaltung verhalten werden, deren Erlag aber nicht von der Verpflichtung zum Ersatze des, diese Conventionalstrafe übersteigenden Schadens befreit.“ (Diese Strafbestimmungen wurden bereits im letzten Berichte erwähnt.)

Die Ueberklebung des Tasters, Ringes etc. des betreffenden Apparates hat nach dem bezüglichen Ministerialerlasse mit einer ganz kurzen, in mehreren Sprachen (darunter Deutsch und Französisch) abgefassten Aufforderung, das Blatt nur im Falle der dringendsten Nothwendigkeit zu durchstossen, zu geschehen.

Das Ungarische Eisenbahnsequestrationsgesetz wurde vom Communicationsminister im Abgeordnetenhause eingebracht. Dieser Gesetzentwurf lautet: § 1. Die Regierung wird bevollmächtigt, die Betriebsgebahrung jener Bahnen zu übernehmen, welche die Staatsgarantie geniessen und die von den Ueberschüssen ihrer Betriebseinnahmen die Zinsen ihrer Prioritätsanlehen nicht decken können. Der Staat kann die zu übernehmende Bahn entweder in eigener Regie behalten, oder deren Betriebsverwaltung im Ganzen oder auch zum Theile einer Privatanschlussbahn übergeben. § 2. Die Regierung wird bevollmächtigt, bei den im § 1 erwähnten Eisenbahnen, ob nun die Staatsregie eintritt oder nicht, im Interesse der Herabminderung der Betriebsausgaben auf der ganzen Strecke oder auf einzelnen Theilen den Betrieb secundären oder niedrigeren Grades einzurichten. § 3. Bezüglich der Bedingungen der auf Grund des § 1 bei einer Bahn einzuführenden Staats- oder übertragenen Verwaltung muss zwischen der Regierung und der Gesellschaft eine Vereinbarung versucht werden; sollte eine solche nicht zu Stande kommen, so sind bezüglich der Betriebsverwaltung folgende Grundprincipien massgebend: a) Ueber die in Betrieb übernommene Eisenbahn ist eine besondere Rechnung zu führen. In dieser Rechnung sind Einnahmen und Ausgaben der Bahn nach Möglichkeit abgesondert zu verbuchen; die nicht trennbaren Einnahmen und Ausgaben der eventuell einer gemeinsamen Direction unterstehenden Bahnen sind — die Transporteinnahmen nicht mit eingerechnet — im Verhältnisse nach Zügen und Kilometern zu vertheilen. Sollten daher die Tarife auf der übernommenen Bahn und auf der mit ihr verbundenen Staatsbahn oder sonstigen, einer gemeinsamen Direction unterstehenden Linien ein einheitliches Ganzes bilden, so sind die dem gemeinsamen Verkehre entstammenden Transporteinnahmen nach den durchlaufenen Distanzen zu vertheilen. b) Die Leitung aller dem Gesellschaftsverhältnisse entspringenden Angelegenheiten bleibt auch innerhalb der Schranken der Concessionsurkunde und der Statuten der Gesellschaft, respective deren gesetzlicher Vertretung vorbehalten, jedoch mit der Beschränkung, dass die in Folge dessen erwachsenen Ausgaben nur mit Einwilligung der Regierung in die Betriebsrechnungen eingestellt werden können. Hingegen wird sich bezüglich des Bahnbetriebes der Rechtskreis der Bahngesellschaft und deren gesetzlicher Vertretung auf die Controle des Bahnbestandes und der Betriebsrechnungen, wie auch auf die Bewilligung jener Ausgaben beschränken, welche die Regierung zu Lasten des Betriebscontos zu schreiben nicht gestattet und welche auf dem Wege der Capitalsvermehrung beschafft werden müssen. § 4. Sollten sich die Betriebseinnahmen der betreffenden Eisenbahn in der Weise vermehren, dass zur Deckung der Prioritätenzinsen fünf aufeinanderfolgende Jahre hindurch die staatliche Garantie nicht in Anspruch genommen wird, so ist die interessirte Gesellschaft berechtigt, die Sistirung der auf Grund der §§ 1 und 2 bewerkstelligten Beschränkungen zu verlangen. § 5. Die Regierung wird ermächtigt, zur Deckung der bei einzelnen Bahnen bis Ende 1880 vorgekommenen Betriebsabgänge besondere Staatsvorschüsse zu gewähren. Die Bestimmungen des Gesetzartikels 41 vom Jahre 1875, § 2, betreffend die Verrechnung, Verzinsung und Rückzahlung der zu Investitionszwecken gewährten besonderen Garantievorschüsse, werden auch auf die zur Deckung der Betriebsdeficite anzuweisenden Staatsvorschüsse ausgedehnt. § 6. Sollten bei einzelnen seitens des Staates garantirten Bahnen auch fernerhin Betriebsdeficite vorkommen, so können zur Deckung derselben besondere Staatsvorschüsse unter den in § 5 festgestellten Bedingungen nur in dem Fall angewiesen werden, wenn das Unternehmen sich jenen Verfügungen der Regierung unterwirft, welche im Interesse der Eliminirung der Betriebsdeficite und überhaupt der Sicherung der Rentabilität der Bahn für nothwendig befunden werden. § 7. Mit der Durchführung des Gesetzes werden der Finanzminister und der Minister für Communicationen und öffentliche Arbeiten betraut.

Von Debreczin nach Guth wird zur Ausnützung der der Stadt Debreczin gehörigen Waldungen seit längerer Zeit der Bau einer Bahn geplant, welcher endlich auf Grund des mit der Firma Kopf & Steinberger geschlossenen und von den competenten Behörden genehmigten Holztransport-Vertrages sichergestellt würde. Laut diesem Vertrage bauen die Unternehmer die Eisenbahn auf eigene Kosten, wofür ihnen die Stadt auf eine Dauer von 15 Jahren die Lieferung eines gewissen Holzquantums zu einem solchen Einheitspreise garantirt, durch welchen die Baukosten der Bahn während der Vertragsdauer getilgt werden und nach Ablauf des Vertrages die Bahn kostenfrei in das Eigenthum der Stadt übergeht. Diese von der Stadt Debreczin ausgehende, in die Wal-

dungen von Guth führende, circa 34 Kilometer lange, schmalspurige Locomotiv-Eisenbahn, wurde bereits politisch begangen und sind bei dieser Gelegenheit nicht nur die auf den Bau, sondern auch auf den Betrieb der Bahn bezüglichen Bedingnisse festgestellt worden.

Die Verlängerung der Szamosthaler Eisenbahn von Deés bis Bistritz ist zum Gegenstande ernster Erwägung gemacht worden. Bezüglich der über Bistritz an die Grenze von der Bukowina oder der Moldau zu führenden Linie der Szamosthaler Bahn sind auch schon die Studien und Trassenlegungsarbeiten eingeleitet worden.

Zur Ratification der den Bulgarischen Eisenbahnanschluss betreffenden Convention ist der Bulgarische Minister des Aeussern nach Wien gereist. „Vakit", das Organ der Türkischen Regierung bemerkt, dass, nachdem die Frage der Eisenbahnverbindung nun auf Grund der Convention vom Jahre 1872 geregelt wurde, die Pforte nur zum Ausbaue einer 38 km langen Linie verpflichtet sei. Es wird jedoch die Pforte auch auf diese Linie keine Kosten aufzuwenden haben, nachdem sie an Bulgarien eine bedeutende Entschädigungssumme für jene Auslagen zu fordern hat, welche die Türkei seinerzeit für das Studium der Vorarbeiten für die Eisenbahnverbindung in Bulgarien gemacht hatte. Diese Summe ist doppelt so gross, als jene, welche nach den neuesten Vereinbarungen für den Ausbau der durch die Türkei herzustellenden 38 km erforderlich ist.

Ueber den Kampf der Eisenbahnen und Canäle hat Ministerialrath Herrich in Pest einen Vortrag gehalten, in welchem derselbe gegen die allgemeine Ansicht, dass die Bedeutung der Canäle durch die Eisenbahnen auf das Minimum herabgedrückt wurde, ausführt, dass Frankreich nach dem unglücklichen Kriege 1 800 Mill. Frcs. auf Canalbauten auslegte und dass an der Spitze der Bewegung eben Eisenbahn-Matadore gestanden sind. In England sind die vielen Canäle zu Privatspeculationen gebaut und ist hierdurch die grösste Unordnung hervorgerufen worden. Dies ist auch die Ursache, dass dort von den Eisenbahnen die Canäle bald ausser Concurrenz gesetzt wurden. Für den Handel und die Volkswirthschaft Ungarns ist es der grösste Schlag, dass man dort unter Ausserachtlassung der Wasserstrassen in einem wahren Eisenbahnfieber sich befindet. Von den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnen wirft blos der 10. Theil 5—6 pCt. ab, und doch wurde das Baucapital mit 7—8 pCt. beschafft. — Der Vortrag verbreitete sich dann auf die Verarmung der Ungarischen Gentry, auf die Auswanderung, wovon die Ursache in dem Rückgang des Ackerbaues liegt, welchen wieder der theure Transport verursache. (Wir glauben nicht, dass massgebenden Ortes so pessimistische Ansichten über die Wirkung der Eisenbahnen vorherrschen. Anm. des Referenten.)

Ueber Arbeitvergebung und Eigenregie hielt der Eisenbahn- und Wasserbauunternehmer F e l i x L o e w e n f e l d, Mitunternehmer der Donauregulirungsarbeiten, im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten einen hochinteressanten Vortrag. Von dem Pfahlbaumenschen und seinem Weibe bis auf unsere Tage heraufgehend, schilderte der Vortragende, wie die Arbeitsvergebung mit der fortschreitenden Cultur immer mehr die Eigenregie verdrängt, so dass letztere nur mehr in einzelnen Fällen als rationell angesehen werden kann. Ueber die Arbeitsvergebung und ihre verschiedenen Arten von den Pharaonen, Römerlegionen, Baumeistern des Mittelalters bis in die Gegenwart entwirft der Redner ein lebendiges Bild und über unsere jetzige Art der Arbeitsvergebung eine Reihe von Schlaglichtern. Die 7 Punkte des alten Römischen Vertragsrechtes: quis, quid, ubi, quibus auxiliis, cur, quomodo, quando, sollten heute noch bei jeder Vertragschliessung vor Augen gehalten werden. Es wäre auch die Aufstellung von „Normalbedingnissen" wünschenswerth; dazu seien Fachvereine wie der Eisenbahnclub berufen. Unter Anderem spricht Redner sich gegen das Vorgehen einzelner Oesterreichischer Arbeitgeber aus, welche grosse auswärtige Firmen zur Concurrenz einladen und dann Oesterreichischen, wenn auch theuereren Offerenten den Vorzug geben. Es sei dies nicht loyal und der unbedingte Ausschluss der Ausländer oder Gleichberechtigung derselben das Richtige. Dass von Deutscher Seite in solcher Weise vorgegangen werde, beweise die Ausschreibung für das Deutsche Parlamentshaus, wo nur „Deutsche Architecten und Baumeister" aufgefordert wurden Der Vortrag, welcher ein noch wenig behandeltes Thema berührte, fand verdientermassen reichen Beifall.

Der Wettkampf der K. K. Donaudampfschifffahrtsgesellschaft mit den Eisenbahnen wird in der in der Vereinszeitung bereits (s. Jahrg. 1881 No. 100 S. 1439 fg.) anerkennend besprochenen Festschrift zu ihrem 50jährigen Jubiläum sehr interessant geschildert. Die aufreibende Concurrenz führte endlich zu der Ueberzeugung, dass ein Cartellfriede dem Tarifkriege vorzuziehen sei. Die Uebereinkommen vom Jahre 1862 mit der Elisabeth Westbahn und der Ferdinands Nordbahn, dann vom Jahre 1863 mit der Oesterreichischen Staats- und der Südbahn regelten den Anschlussdienst in den betreffenden Stationen, während um diese Zeit noch Uebereinkünfte mit der Czernavoda-Kustendjebahn zur Förderung des Verkehrs mit Constantinopel und mit den Königlich Bayerischen Staatsbahnen zum Anschlusse in Donauwörth und Regensburg geschlossen wurden. Der Donauverkehr ist auch abgesehen von seiner Priorität nun einmal in seiner Gänze nicht abzulenken, zumal die Wasserstrasse den Frachtsatz der Schienenwege erheblich unterbieten kann.

Die haussirende Tendenz der Börse hat bald wieder einer Entmuthigung Platz gemacht. Zwar haben im Laufe der Woche einige Bahnactien, insbesondere Südbahn, bedeutende Avancen erkämpft, sie wurden aber bald wieder zurückgeworfen, so dass die Woche mit einer entschiedenen Baisse schliesst. Die befriedigenden Einnahmeausweise, sowie die bedeutenden Ersparungen in Folge des schneelosen Winters werden hoffentlich eine bessere Stimmung herbeiführen.

Baufortschritte im Arlbergtunnel.

—st.— Am 1. Januar 1882, am Jahrestage der Uebergabe der Tunnelarbeiten an die Unternehmung Ceconi & Lapp, war beiderseits der Richtstollen in einer Gesammtlänge von 3 221,5 m aufgefahren. Bei der Uebernahme der Arbeiten am 1. resp. 9. Januar 1881 betrug die Stollenlänge 646 m, mithin wurden im abgelaufenen Baujahre 2 575,5 m Sohlenstollen maschinell gebohrt. Es giebt dies nach Abrechnung der Zeitverluste, hervorgerufen durch die nothwendigen Nivellements, bei zusammen 710 Arbeitstagen einen durchschnittlichen Tagesfortschritt im Jahre 1881 an einem Stollenorte von 3,62 m, während der contractlich bedungene nur 3,3 m beträgt.

Die Gebirgsverhältnisse auf der Ostseite waren im Monate December ebenso günstig, wie in den Vormonaten, nur dass der aufgefahrene, hin und wieder mit Quarzlinsen durchsetzte Gneiss bedeutend an Verspannung zugenommen hatte. An fünf Tagen des verflossenen Monats betrug auf dieser Seite der tägliche Fortschritt mehr als 6 m.

Auch auf der Westseite ist in der zweiten Hälfte December sowohl in der Lagerung als auch in den Druckverhältnissen des aufgefahrenen, oft von mächtigeren phyllitischen Schichten durchzogenen Glimmerschiefers eine erheblichere Besserung zu verzeichnen, so dass ein sofortiger Einbau bis vor Ort nicht immer nothwendig wurde. Der Wasserzudrang war meist ein geringer. Diese verhältnissmässig günstigeren Umstände in der zweiten Hälfte des Monats December machen sich in dem erzielten durchschnittlichen Tagesfortschritt von 3,78 m geltend. Mit den Fortschritten im Sohlenstollen hielten auch die anderen Tunnelarbeiten gleichen Schritt. (Wochenschr. d. Oesterr. Ing.- u. Arch.-V.)

Russische Correspondenz.

Projectirter Umbau der schmalspurigen Liwnybahn. Das Wegebauministerium hat in jüngster Zeit eine Rechnung aufgestellt, wie hoch der Umbau der schmalspurigen der Regierung gehörigen Bahn von Werchowje (Station der Orel-Grjasybahn) nach Liwny (57 Werst) in eine Bahn mit normaler Spur zu stehen kommen würde. Schmalspurige Bahnen sind in Russland bislang vier: die Liwnybahn 57 Werst; die Nowgorodsche (Tschudowo-Staraja-Russa) 157 Werst; die Jaroslawl-Wologdasche 192 Werst und die eben eröffnete Obojanibahn 27 Werst. Beim Verkehr auf allen 3 älteren Bahnen spürt der Handel einen grossen Uebelstand darin, dass diese Bahnen durch ihre besondere Spur so vereinzelt dastehen und nicht ohne Umladung in directen Verkehr mit anderen Bahnen treten können. Nun hat aber die Berechnung des Ministeriums ergeben, dass der Umbau der Liwnybahn an 1½ Millionen Rubel zu stehen kommen würde. Um dieses Capital zu verzinsen, müsse der Verkehr auf der Liwnybahn um 4,5 Mal gegen den jetzt bestehenden wachsen, was man nicht erwarten kann. Darum hat der Herr Minister, aus eben angeführten Gründen, den Umbau dieser Bahn als noch nicht zeitgemäss verworfen.

Neue Bahnprojecte. In unserer Presse tauchen fortwährend neue Bahnprojecte auf und werden mit solcher Zuversicht detaillirt beschrieben, dass das Publikum wohl geneigt ist, an ihre Verwirklichung zu glauben, zumal unser neuer Finanzminister Geheimrath B u n g e dem Neubahn solcher Bahnen, welche auf Hebung von Handel und Industrie direct Einfluss haben würden, wie es scheint, gar nicht abgeneigt ist, in richtiger Anerkennung des Umstandes, dass die durch leichteren Verkehr mehr und mehr aufgeschlossenen Productionskräfte des Landes die Wohlfahrt desselben und mithin seine Steuerkraft vergrössern. Zu solchen Projecten gehören die beiden folgenden:

Der Gouverneur des Kubaugebietes ist bei der Regierung eingekommen um eine directe Bahnverbindung der Rostow-Wladikawkasbahn mit dem Schwarzen Meere, etwa von einer der Stationen T i c h o r e t z k a j a, M a l o r o s s i s k a j a oder K a w k a s k a j a der oben genannten Bahn, längs dem Steppen- oder Nordufer des Kubau bis Jekaterinodar; weiter den Kubau überschreitend durch die Ausläufer des Kaukasus im Transkubaugebiet nach der Stadt Noworossisk oder Gelendschik — die zwei einzigen Punkte am nordöstlichen Ufer des Schwarzen Meeres, mit natürlichen Buchten, welche sich für Hafenanlagen eignen. Die in dieser Eingabe angeführten Motive sind wirklich von so weitgehender Bedeutung, dass sie die projectirte Bahn als eine

der in nächster Zeit nicht aufzuschiebenden Eisenbahnunternehmungen erscheinen lassen. Unter Anderem wird angeführt, dass im vorigen Jahre 1881 bis zum 20. September auf der Rostow-Wladikawkasbahn in das Kubaugebiet und das Gouvernement Stawropol 167 Locomobilen und 108 000 Pud verschiedener Agriculturmaschinen und Werkzeuge eingeführt sind, d. h. in 8½ Monaten des einen Jahres mehr als in allen vergangenen Jahren seit Eröffnung der Bahn. Wie wichtig nun auch die Bedeutung der Rostow-Wladikawkasbahn für den Nordkaukasus sein mag, so leidet letztere doch an dem grossen Uebelstand, dass sie nur einen einzigen Ausgang hat — den Rostower Hafen im Asowschen Meere, in welchem die geringe Wassertiefe und die dadurch hervorgerufene nothwendige Umladung auf Küstenfahrzeuge den Handel sehr erschwert. Dies war schon bemerkbar, als in den 3 Jahren 1877—1880 gegen 3½ Millionen Pud Korn von der Bahn dem Hafen zugeführt wurden; als aber gar 1881 in den 3 Monaten August, September und October allein 6½ Millionen Pud in Rostow ankamen, da erwies sich der Hafen vollständig unzureichend. Die Eröffnung eines neuen Hafens am nordöstlichen Gestade des Schwarzen Meeres in Schienenverbindung mit der Hauptbahn auf dem Kaukasus ist daher eine unabweisliche Nothwendigkeit in Beziehung auf die Oeconomie des Kaukasus, wo beispielsweise allein im Kubaugebiet 3½ Millionen Dessjätinen ausgezeichneten Ackerlandes sich befinden, von denen bis heute kaum 700 000 bearbeitet werden. — Ferner hat das Ministerium des Innern sich im Interesse der Entwickelung der Mineralbäder in Russland an das Wegebauministerium mit der Eingabe gewandt, eine Eisenbahnverbindung zwischen der Station der Warschauer Bahn Poretschje mit dem Schwefelbadeort Druskeniki im Gouvernement Grodno herzustellen. Man sagt, auch diese Eingabe habe Aussicht auf Erfolg.

Von dem Project der Verbindung des Jelton'schen Salzsees mit der Stadt Saratow war in diesen Spalten jüngst schon die Rede. Ein Concurrenzproject macht jetzt die Runde durch die Zeitungen. Es ist dies die kürzeste Schienenverbindung des Jeltonsees mit einem Wolgahafen, nämlich nach Bykowije Chutora; diese Bahn würde nur 90 Werst lang werden, hat aber natürlich den grossen Nachtheil, dass das auf ihr transportirte Salz noch einen Wasserweg von 400 Werst bis zur nächsten Eisenbahnstation (Saratow) zu machen hat. Die Saratower Deputation weilt augenblicklich noch in Petersburg.

Zu diesen Projecten gehört ferner die Strecke von der Station Brjänsk der Orel-Witebsker Bahn nach der Kreisstadt Pinsk im Minskischen Gouvernement, eine Bahn von circa 550 Werst.

Kiewer Ringbahn. In Kiew sieht man binnen Kurzem dem Bau einer Dampfeisenbahn um die Stadt entgegen. Dieser Bau soll zu Uebungszwecken durch das dort stationirte Eisenbahnbataillon ausgeführt werden, nachher aber nicht, wie sonst bei ähnlichen Uebungsarbeiten, wieder zerstört werden, sondern im Interesse des localen Verkehrs bestehen bleiben. Die Verwaltung der Südwestbahnen nimmt an dem Bau Theil durch Gratislieferung der Schwellen und Schienen, ebenso wie durch Ueberlassung von Rollmaterial zur Verfügung des Bataillons. Die Arbeiten sollen mit dem Frühjahr beginnen. Die Regierungsentscheidung ist bereits eingetroffen und die Stadtverwaltung sorgt bereits um die Expropriation des zum Bau der Bahn nothwendigen Landes. Die Specialtrace ist aber noch nicht definitiv festgestellt.

Consolidirung der Eisenbahnsteuer. In letzter Zeit trug sich die Presse vielfach mit Gerüchten über die Abänderung der Eisenbahnsteuer, wobei als Grund angegeben wurde, dass dieselbe der Regierung nur einen unbedeutenden Vortheil gebracht, den Passagierverkehr aber vermindert habe, dem Waarenverkehr schädlich gewesen sei und nach Allem die von der Regierung zu leistende Garantiesumme vergrössert habe. Diese Gerüchte zogen die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich und es wurde den Ministerien der Finanzen und der Reichscontrole aufgetragen, die nöthigen Daten zur Beurtheilung dieser Sache zu sammeln und ein Gutachten darüber abzugeben. Da hat sich nun herausgestellt, dass das Einkommen der Regierung durch diese Steuer bis an 8 Millionen Rubel sich erstreckt und dass der Passagierverkehr durchaus nicht abgenommen habe gegen das Vorjahr. Angesichts dieser Erfahrungen hat man beschlossen, die Steuer nach wie vor ohne Veränderung in Kraft zu lassen.

Generalversammlung der Actionäre der Südwestbahngesellschaft. Am 15. December vorigen Jahres fand die obige Generalversammlung zur Beurtheilung des Budgets pro 1882 statt. Es waren 22 594 Actien vorgestellt mit dem Recht auf 749 Stimmen. Die „Neue Zeit" berichtet dazu, dass 19 210 Actien dem Präsidenten des Verwaltungsrathes Herrn Blioch gehört hätten, dem darnach 640 Stimmen zur Verfügung gestanden hätten; den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes gehörten 42 Stimmen; den Mitgliedern der Revisionscommission 7 Stimmen; so dass allen anderen Actionären zusammen etwa 100 Stimmen verblieben.*) Aus dieser Stimmenvertheilung ist leicht zu ersehen, dass die Regierung nur eine zweite untergeordnete Rolle bei der Verwaltung einer Bahn spielen kann, welche trotzdem fast ausschliesslich auf Kosten der Krone gebaut ist und deren Actionären und Obligationsbesitzern sie bedingungslos, ein bestimmtes Reineinkommen garantirt. Das vorgestellte Ausgabenbudget erwies sich ganz vernünftig zusammengestellt, man hat 13 814 000 Rubel Ausgaben gegenüber 21 860 000 Rubel Einnahmen ausgerechnet. In früheren Jahren waren die Ausgaben bedeutender: 1879 17 020 000 Rubel; 1880 17 573 000 Rubel und 1881 15 029 000 Rubel. Die Procentualbeziehung zwischen Einnahmen und Ausgaben hat sich auch bedeutend gebessert: 1879 betrugen die Ausgaben 89,77 pCt. der Einnahmen; 1882 sollen sie nur 63,20 pCt. betragen. Betriebsfachleute behaupten, dass die Ausgaben leicht ohne Schaden für die Sache auf 50 pCt. der Einnahmen gebracht werden können.

Der Amerikanische Eisenbahnkrieg.

Seit unserer letzten ausführlicheren Mittheilung hierüber (s. No. 81 u. 82 pro 1881) sind nach und nach vielfache Zeichen hervorgetreten, welche es unzweifelhaft machten, dass alle Theile „des langen Kampfes müde" waren und sich nach Frieden sehnten, selbst diejenigen, welche ihn hervorgerufen hatten oder früher Vortheile daraus zu ziehen glaubten. Es ist dies nicht zu verwundern, wenn man die ausserordentlich grossen, durch diesen Krieg den betheiligten Bahnen entstandenen Verluste in Betracht zieht. Diese Verluste (an der Bruttoeinnahme) wurden unlängst von der „Railroad Gazette" für den Personen-, Güter- und Viehverkehr, nach der Grundlage des Verkehrs pro 1880/81, auf 35 800 000 D. für 1881/82 — im Falle der Krieg ein ganzes Jahr andauern würde — veranschlagt und wie bedeutend diese Summe ist, tritt dadurch noch mehr hervor, dass nach den letzten Jahresberichten der gesammte in den Vereinigten Staaten als Dividende von den Bahnen vertheilte Betrag sich nur auf 77 115 411 D. belief. Dazu kam noch, dass der Umfang der Bahntransporte im Durchgangsverkehr trotz der erheblichen Preisermässigungen doch nicht wesentlich bedeutender wurde, als vorher und als man auch bei höheren Preisen hätte erwarten dürfen. Allenfalls wirkten im Personenverkehr die Herabsetzungen etwas mehr belebend ein, doch lässt sich erwarten, dass derselbe dafür bei demnächstiger Preiserhöhung zeitweise um so schwächer werden wird.

Im Personenverkehr beschränkte sich aber der Kampf nicht auf die Preise, sondern verschiedene Bahnen gingen im Herbst vorigen Jahres dazu über, durch Einlegung neuer, besonders schnell fahrender Züge in der Schnelligkeit etc. einander zu überbieten. So richtete die Pensylvania Bahn in den letzten Monaten des vorigen Jahres — der ungünstigsten Reisezeit — neue Züge zwischen Newyork und Chicago ein, welche diese Strecke in 25—26 Stunden zurücklegen. Dieselben bestanden ausschliesslich aus Pullmann-Wagen und der Preis für einen Sitz oder Bettstand war 8 D. In jedem Zuge lief auch ein Speisewagen. Einen ähnlichen Zug richtete die Newyork Central und Lake Shore Bahn ein. Im Güter-Durchgangs-Verkehr fingen die einzelnen Trunk-Bahnen an, nach und nach unabhängig von einander ihre Frachten etwas zu erhöhen und schon im December v. J. fanden geheime Vorbesprechungen zwischen den Hauptpersonen wegen einer Beendigung des Kampfes statt. Nach den neuesten uns vorliegenden Nachrichten sind diese Verhandlungen auch insofern von Erfolg gewesen, als man, wenn auch noch nicht einen definitiven Frieden, so doch einen immerhin schon bedeutsamen Waffenstillstand abgeschlossen hat und die Trunk-Linien sind bereits auf's Eifrigste beschäftigt, sich von den Folgen dessen, was sie so lange Zeit hindurch getrieben haben, frei zu machen.

Jedenfalls haben die Feindseligkeiten bereits aufgehört, und unmittelbar darauf hat ein gemeinsames Handeln, vollkommener als je zuvor, begonnen. Die einzige noch ungelöste Frage, welche aber zu keinen Befürchtungen Anlass giebt, wenn die übrigen Theile des Arrangements zur Ausführung kommen, betrifft den Unterschied in den Frachten nach und von den verschiedenen Seeplätzen. Sie ist einer rathgebenden Special-Commission übertragen, welche die Aufgabe hat, Information einzuziehen von allen Parteien, sowohl den Kaufleuten und Industriebörsen der betheiligten Städte, als auch von den Bahngesellschaften, und im Lichte dieser Beweisaufnahme den ihnen gerecht erscheinenden Rath über die gleich hoch resp. verschieden zu stellenden Frachtsätze ertheilen soll. Man beabsichtigt zu dieser Commission Männer zu erwählen, welche uninteressirt, ohne Voreingenommenheit und als gerecht bekannt sind, und man wird renommirte Richter lieber wählen, als Kaufleute oder Eisenbahnmänner und lieber solche aus dem Innern, als aus dem Osten.

Die Verwaltungen haben sich freilich nicht im Voraus gebunden an den Rath dieser Commission, doch ist namentlich in Rücksicht auf das dringende Friedensbedürfniss zu erwarten, dass sie denselben als massgebend annehmen werden.

*) Die Regierungsvertreter hatten laut Statut das Recht von 244 Stimmen.

Dies ist aber fast der am wenigsten wichtige Theil der Vereinbarung. Von grösstem Werth ist aber die Verabredung, allen Durchgangs-Verkehr über die Trunklinien zu theilen, Vieh- und Personenverkehr eben sowohl als Güterverkehr in beiden Richtungen (ohne den Bericht der Commission abzuwarten), und Mittel zu beschaffen zur Ausführung dieser Theilung durch Schaffung eines Fonds, aus welchem Geldvergütungen geleistet werden sollen bei Ueberschreitung des der einen oder anderen Bahn zugesprochenen Verkehrstheiles. Hierdurch wird voraussichtlich der Friede am meisten gesichert werden, denn die ganzen Kriegs-Unruhen entstanden daraus, dass es vorher nicht gelang, eine Theilung des ostwärtsgehenden Verkehrs zu Stande zu bringen.

Freilich wird die Ausführung der Theilung noch einige Zeit in Anspruch nehmen und einige zweifelhafte Fälle werden verabredetermassen schiedsrichterlich entschieden werden müssen.

Die Theilung des Passagierverkehrs wird — für diese Bahnen — ein ganz neues Werk sein. Eine solche Theilung hat in Amerika bisher nur in einem Falle, bei den Chicago Council Bluffs Bahnen, stattgefunden, welche die Angelegenheit sehr einfach und für viele Jahre wirksam ausgeführt haben, indem sie so zu sagen einen „gemeinsamen Zug", für Sonntag nur einen, abwechselnd auf der einen und anderen Linie gehenden Zug, herstellten und den Billets auf beiden Routen Gültigkeit gaben.

Der Erfolg im Güterverkehr ist die Wiederherstellung zunächst des Tarifs vom 15. Juni v. J., 20 Cts. pro 100 Pfund von Chicago nach Newyork für Getreide und 25 Cts. für Provisionen; und des Tarifs für die westliche Richtung vom 6. August: 45 Cts pro 100 Pfund für 1. Classegüter u. s. w. Wenn auch immer noch eigentlich Kriegsfrachtsätze, so sind immerhin die ersteren schon beinahe doppelt so hoch, als in der schlimmsten Zeit, und die letzteren ziemlich halb so hoch. Mit Rücksicht auf die während des Krieges eingetretene gänzliche „Demoralisation" des Geschäfts lassen sich aber höhere Frachten für jetzt nicht erzielen. Für den grössten Theil des Westwärtsverkehrs bestehen noch Contracte zu 30 Cts. pro I. Classe bis Juli cr., welche direct oder indirect ausgeführt werden müssen. Dieser Verkehr ist verdorben für die nächsten 5 Monate und wird 3—4 Millionen Ausfall gegen vergangenes Jahr bringen. In umgekehrter Richtung werden die bestehenden Contracte bald ablaufen. Aber die Märkte sind in einem eigenthümlichen Zustand und es ist nicht anzunehmen, dass zu höheren Frachten viel Getreide auf die Bahnen kommen wird.

Obwohl nunmehr die besten Aussichten auf länger andauernden Frieden eingetreten sind, so wird doch der Durchgangsverkehr lange Zeit hindurch wahrscheinlich weniger Ertrag bringen als ein Jahr zuvor. Dies mindert indessen nicht die Wichtigkeit der Vereinbarung. Wenn auch die Bahnen am Durchgangsverkehr zunächst nur wenig verdienen, so hören sie doch auf, dabei bedeutende Summen zuzusetzen. H.

December-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betrieblänge	Im December 1881				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Jan. bis 31. Dec. 1881				Differ. g. d. Vorjahr		
	km	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Centralbahn	323¹)	250 000	433 000	638 000	1 975	+10 599	— 102	— 4,9	4117294	5411800	9529094	29 984	+318496	— 514	— 1,7
Basler Verbindungsb.	5	1 150	15 950	17 100	3 420	+ 864	+ 173	+ 5,3	38 693	179 493	218 186	43 637	+23 339	+4668	+ 12,0
Aarg. Südbahn	47⁷)	8 750	7 800	16 550	352	+ 4 484	— 64	— 15,4	87 044	68 053	155 097	5 085	— 7 192	— 511	— 9,1
Wohlen-Bremgarten	8	780	450	1 230	154	— 286	— 36	— 18,9	10 314	6 438	16 752	2 094	— 715	— 80	— 4,1
Emmenthalbahn	46⁴)	11 900	14 500	26 400	573	+11 701	— 39	— 6,4	159 595	163 001	322 599	8 467	+129035	+ 402	+ 5,0
Gotthardbahn	67	23 500	17 400	40 900	610	— 8 777	— 131	— 17,7	432 038	267 710	699 748	10 444	—36 561	— 546	— 5,0
Jura-Bern-Luzernbahn	256	153 000	254 000	407 000	1 590	+10 293	+ 40	+ 2,6	2603929	3146858	5750787	22 463	+66 479	+ 259	+ 1,2
Bern-Luzern-Bahn	95	29 500	28 500	58 000	610	— 5 600	— 59	— 8,8	649 862	416 307	1066169	11 222	— 1 297	— 14	— 0,1
Bödeli-Bahn	9	1 500	1 900	3 400	378	— 487	— 54	— 12,5	125 722	36 332	162 054	18 006	— 3 343	— 371	— 2,0
Nationalbahn	0²)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—497551	—5087	—100,0
Nordostbahn	541³)	321 000	577 000	898 000	1 660	—65 301	— 131	— 7,3	5458944	7263342	12 722 286	23 568	+76 643	—4000	— 14,5
Zürich-Zug-Luzern	67	38 000	47 000	85 000	1 269	— 5 107	— 76	— 5,6	898 624	629 376	1528000	22 806	+24 974	+ 373	+ 1,7
Bötzbergbahn	58	32 000	128 000	160 000	2 758	+19 455	+ 335	+ 13,8	597 467	1293020	1890487	32 594	—191794	—3307	— 9,2
Effretikon-Hinweil	23	5 300	6 800	12 100	526	— 649	— 28	— 5,1	71 806	86 282	158 088	6 873	— 5 034	— 219	— 3,1
Suisse Occidentale	599⁵)	328 000	540 000	868 000	1 449	— 4 354	— 7	— 0,5	6098485	6696350	12 794 835	23 650	+370514	+ 685	+ 3,0
Simplonbahn	0⁶)	—	—	—	—	—	—	—	208 345	114 166	322 511	5 561	+21 093	+ 364	+ 7,0
Bulle-Romont	19	3 570	10 630	14 200	747	+ 600	+ 32	+ 4,5	61 910	146 390	208 300	10 963	+ 9 080	+ 478	+ 4,6
Tössthalbahn	40	10 717	10 690	21 407	535	— 1 135	— 28	— 5,0	153 208	121 652	274 860	6 871	—19 608	— 490	— 6,7
Vereinigte Schweizerb.	278	213 400	221 900	435 300	1 566	—20 164	— 72	— 4,4	3334635	2869412	6254047	22 496	+17 297	+ 62	+ 0,3
Toggenburgerbahn	25	10 900	7 650	18 550	742	— 505	— 20	— 2,6	164 413	97 013	261 426	10 437	— 2 821	— 113	— 1,1
Wald-Rüti	7	2 300	2 180	4 480	640	+ 1 098	+ 157	+ 32,5	36 672	24 555	61 227	8 747	+ 6 041	+ 863	+ 11,0
Rapperswyl-Pfäffikon	4	970	280	1 250	313	— 4	— 1	— 0,3	16 256	5 184	21 440	5 360	— 2 827	— 707	— 11,6
21 Schweiz. Normalb.	2 517	1401237	2325630	3726867	1 481	—53 275	— 60	— 3,9	25 375 256	29 042 737	54 417 993	21 888	+294248	— 11	— 0,1
Specialbahnen															
Appenzeller Bahn	15	5 865	4 978	10 843	723	— 864	— 57	— 7,3	94 907	60 208	155 115	10 841	— 7 233	— 482	— 4,4
Arth-Rigibahn	(11)	—	—	—	—	—	—	—	185 746	11 021	196 767	17 888	— 136	— 12	— 0,1
Lausanne-Echallens	15	4 335	1 459	5 794	386	— 19	— 1	— 0,3	56 533	13 542	70 075	4 671	— 7 109	— 474	— 9,2
Rigibahn (Vitznau)	(7)	—	—	—	—	—	—	—	340 523	20 950	361 473	51 639	+ 124	+ 18	+ 0,03
Rorschach-Heiden	7	1 447	1 988	3 435	491	— 378	— 54	— 9,9	47 752	29 539	77 291	11 042	—10 600	—1514	— 12,1
Uetlibergbahn	9	2 882	62	2 944	327	+ 747	+ 83	+ 34,0	75 644	3 468	79 112	8 790	— 9 254	—1028	— 10,5
Wädensweil-Einsiedeln	17	4 250	4 650	8 900	523	+ 40	+ 2	+ 0,4	172 289	59 012	231 301	13 606	+ 1 829	+ 108	+ 0,8
5 resp. 7 Bahnen	63	18 779	13 137	31 916	506	— 474	— 8	— 1,6	973 394	197 740	1171134	14 458	—32 379	— 400	— 2,7

Differenz gegen 1880: ¹) — 21 km; ²) + 164 km; ³) — 134 km; ⁴) — 22 km; ⁵) — 117 km; ⁶) + 117 km; ⁷) — 18 km.

Signal- und Controlapparat von Balukiewicz.

Die Warschau-Wiener Eisenbahn hat z. Z. in ihren Centralwerkstätten die Wagen und eine Locomotive für den Personenzug No. 3 von Warschau nach Sosnowice mit einem elektrischen Signal- und Controlapparat nach dem System des Ingenieurs Balukiewicz ausrüsten lassen, um in diesem Monate noch damit Versuche zu machen.

Die Einrichtung, welche unter specieller Leitung des Ing.-Mech. Semmelroth ausgeführt worden ist, ermöglicht, dass von jedem Coupée der Wagen des Zuges aus, sowie auch von jeder beliebigen Stelle der Strecke aus (also von dem Bahnbewachungspersonal) dem Zugführer und dem Locomotivführer gleichzeitig ein Glockensignal gegeben werden kann, um den Zug im Falle der Nothwendigkeit halten zu lassen. Der Apparat functionirt durch Inductionsstrom, dessen Erzeuger im Gepäckwagen mitgeführt und durch Schnurrolle von der Achse aus betrieben wird.

Das Alarmsignal an den Glocken im Zugführercoupée und auf der Maschine wird durch Stromunterbrecher bewirkt, die so eingerichtet sind, dass der Passagier, welcher sich eines solchen bediente, den Stromschluss nicht selbst wieder herstellen kann. Der Stromunterbrecher des Zugführers ermöglicht gleichzeitig durch seine Einrichtung die Erkennung, ob ein gegebenes Signal aus dem Zuge oder von der Strecke her gegeben wurde.

Der elektrische Controlapparat ist ein zweifacher, nämlich ein mobiler, welcher sich im Gepäckwagen des Zuges befindet, und ein stationärer, welcher in je einem Exemplare entweder auf der 1., 3., 5. u. s. w., oder auf der 2., 4, 6. u. s. w. Station aufgestellt ist.

Der mobile Apparat ist in die Stromleitung des Zuges eingeschaltet, die stationären wirken durch in Werstdistanzen neben dem Geleise angebrachte Contacte, in die beim Passiren des Zuges der Strom übergeleitet wird.

Beide Controlapparate verzeichnen den Lauf des Zuges in Bezug auf seine Fahr- und Haltezeiten in einer unterbrochenen Spirale auf einer mit dem Uhrwerk jedes Apparates verbundenen Papierscheibe. Der mobile Apparat giebt in den Unterbrechungen der Spirale die Fahrzeiten (Stromschluss), in den ausgezogenen Theilen der Linie die Haltezeiten, oder auch die Dauer der Stromunterbrechung beim etwaigen Signalgeben an. Die stationären Controlapparate markiren in den kurzen Unterbrechungen der Spirallinie die Momente, in welchen der Zug die Geleiscontacte passirt, so dass sich auf der betreffenden Station der Verlauf der Fahrt zwischen den beiden Nachbarstationen an dem Apparate von Werst zu Werst verfolgen lässt.

Literatur.

Brockhaus' „Conversations - Lexikon" hat vor Kurzem eine neue 13. Auflage begonnen, von der bereits die ersten 12 Hefte vorliegen. Das berühmte Werk, das seit länger als einem halben Jahrhundert einen hoch angesehenen Platz in der Literatur behauptet und, wie die „Gartenlaube" von ihm sagt, zu den ältesten literarischen Hausfreunden des Deutschen Volkes gehört, erscheint diesmal in sehr erweiterter und vervollkommneter Gestalt. Es ist nämlich, dem allgemeinen Verlangen unserer Zeit nach Abbildungen zur Erläuterung der Artikel entsprechend, mit Bildertafeln, Landkarten und in den Text gedruckten Figuren aufs Reichlichste ausgestattet worden; gegen 400 Tafeln, je nach der Natur des Gegenstandes in Holzschnitt, Phototypie, Lithographie oder Farbendruck hergestellt, nebst vielen Abbildungen im Texte selbst, werden die neue Auflage schmücken, so dass dem gediegenen Inhalt des Brockhaus'schen Conversations - Lexikons nun auch die bildliche Darstellung unmittelbar zur Seite geht. Ferner wurde die Druckeinrichtung sehr vortheilhaft verändert, wodurch eine Vermehrung des Inhalts um ungefähr ein Viertel ohne wesentliche Vergrösserung des äusseren Umfangs ermöglicht wurde, und ein weisses, holzfreies Papier von bester Qualität gewählt. Desgleichen machen sich in der inneren Organisation wesentliche Fortschritte bemerkbar. Vor Allem ist hier auf die bedeutende Vermehrung der Artikel hinzuweisen, die zum rascheren und bequemeren Auffinden von Einzelheiten dient und dazu beitragen wird, das Werk dem Ideale eines encyklopädischen Nachschlagebuchs immer näher zu bringen. Trotz aller dieser Verbesserungen hat die Verlagshandlung den niedrigen Subscriptionspreis von 50 ₰ für das Heft, wie er bei den vorhergegangenen Auflagen bestand, ebenfalls wieder eintreten lassen; das Werk erscheint in 240 Heften, monatlich 3—4, kann aber auch in 16 Bänden bezogen werden. Alles vereinigt sich demnach, der 13. Auflage des Brockhaus'schen Conversations-Lexikons einen aussergewöhnlich günstigen Erfolg zu verbürgen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Tarif-Bekanntmachungen.

Zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1882 tritt am 20 Februar cr. der Nachtrag I in Kraft, welcher neben neuen Frachtsätzen für die Station Mengede des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinische) verschiedene Abänderungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthält.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der Kohlenstationen, sowie den Güterexpeditionen der östlichen Verbandsbahnen zu erfahren. Im Auftrage der betheiligten Verwaltungen. Elberfeld, den 10. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (351)

Unter die „Speciellen Tarifvorschriften" des Localgütertarifs für den Eisenbahndirectionsbezirk Elberfeld wird mit Giltigkeit vom 1. März cr. nachstehende Bestimmung aufgenommen:

„Dem Begleiter einer Sendung von Fischbrut oder von Zuchtfischen wird gestattet, gegen Lösung eines Billets III. Classe in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen werden, Platz zu nehmen, um die Erneuerung des Wassers selbst auszuführen."

Diese Bestimmung findet auch Anwendung für den gegenseitigen Verkehr der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen sowie für den Verkehr mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Bahn und den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sofern sich der letztere nicht über andere als die vorgenannten Bahnen bewegt. Elberfeld, den 11. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (352)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Vom 1. März cr. gilt der im Staatsbahntarif zwischen Stationen des Directionsbezirks Berlin und der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. October 1881 Seite VI aufgeführte Ausnahmetarif für Blei und Zink (No. 2) nebst den im Ergänzungsblatt enthaltenen Controlvorschriften auch für den diesseitigen Localverkehr.

Die auf Seite XIII unseres Localgütertarifs am Schluss enthaltene Bemerkung modificirt sich hiernach. Breslau, den 13. Februar 1882. Directorium. (353)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Leipzig, Plagw.-Lindenau und Zeitz der Thüringischen Bahn einer- und den Stationen Böblingen, Ebingen, Freudenstadt und Herrenberg der Württembergischen Staatsbahn andererseits sind directe Frachtsätze in Kraft getreten, welche bei den genannten Expeditionsstellen zu erfahren sind. Erfurt, den 10. Februar 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (354)

Für Kokes-Transporte in Wagenladungen à 10 000 kg von den Stationen Bochum Rh. und Herne K. M. und W. des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Kladno (alt), Station der Buschtěhrader Eisenbahn, kommen vom 15. d. M. ab directe Ausnahmefrachtsätze, betragend ab Bochum Rh. 1,89 ℳ und ab Herne K. M. und W. 1,91 ℳ pro 100 kg, zur Einführung. Köln, den 13. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) (355)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März cr. bis Ende Februar 1883 werden im diesseitigen Localverkehr an Stelle der bisherigen Frachtsätze für 50 000 kg pp. weiter ermässigte bezw. neue Ausnahmefrachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes nach Stralsund, Miltzow, Greifswald, Wolgast, Buddenhagen, Swinemünde, Dargen, Usedom, Züssow, Anclam, Ducherow, Borkenfriede, Ferdinandshof, Jatznick, Pasewalk, Nechlin, Prenzlau, Löcknitz und Grambow eingeführt. Die Anwendung derselben erfolgt bei Aufgabe von mindestens 50 000 kg von einem Versender und einer Versandstation an eine Empfangstation oder bei Versendung eines Jahresquantums von mindestens 5 Millionen Kilogr. von einem Versender und einer Versandstation nach den vorgenannten Stationen sowie Stettin und ferner den Stationen der Strecken Stettin-Angermünde - Freienwalde und Angermünde - Schwedt. Die bisher nur für Jahresquantitäten von 5 Millionen Kilogr. gültigen Frachtsätze nach Stettin werden für den gleichen Zeitraum ebenfalls bei gleichzeitiger Aufgabe von 50 000 kg gewährt. Exemplare der bezüglichen Tariftabelle sind bei den Versand- und Empfangsexpeditionen, dem diesseitigen Verkehrsbureau und dem Auskunftsbureau unentgeltlich zu haben. Berlin, den 13. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (356)

Mit dem heutigen Tage treten ermässigte Tarifsätze für den Bergisch - Märkisch - Holländischen Kohlenverkehr zwischen Dortmunderfeld, Holzwickede resp. Wickede-Asseln (Zeche Massen, Ueberruhr resp. Steele Rh. (Zeche Charlotte) einerseits und Amsterdam, 'sGravenhage und Leiden andererseits in Kraft. Elberfeld, den 11. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (357)

Der Ausnahmetarif D für die Beförderung von Kalksteinen in dem Localgütertarif für den Eisenbahndirectionsbezirk Elberfeld vom 1. September 1881 tritt am 31. März 1882 ausser Kraft. Die Beförderung von Kalksteinen in Wagenladungen von 10 000 kg erfolgt vom 1. April cr. ab nach den höheren Frachtsätzen des Specialtarifs III. Elberfeld, den 14. Febr. 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (358)

Für die Beförderung von Coaks in Wagenladungen à 10 000 kg von Bochum, Bochum-Riemke und Herne nach Kladno (alt), Station der Buschtěhrader Bahn, treten am 15. Februar cr. directe Frachtsätze in Kraft. Elberfeld, den 15. Febr. 1882. Königliche Eisenbahndirection. (359)

Am 1. März 1882 tritt ein directer Tarif für den Transport mineralischer Kohle und Coaks in vollen Wagenladungen ab Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn nach mehreren Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn via Prag-Wisočan in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes liegen bei den unterzeichneten Bahnverwaltungen zur Einsicht auf und können daselbst bezogen werden. Wien und Prag, am 14. Februar 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Die Direction der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Die Betriebsdirection der K. K. priv. Böhmischen Westbahn. Die Direction der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. Die Generaldirection der K. K. priv. Kaiser Franz-Josef Bahn. (360

Vom 1. März d. J. ab tritt ausnahmsweise für einzelne Gegenstände von Eisen und Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, unter besonderen Bedingungen die gewöhnliche Frachtberechnung in Kraft. Der bezügliche Tarifnachtrag ist bei den diesseitigen Stationen einzusehen. Königliche Militäreisenbahn. (361 J)

Am 1. März 1882 tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. Juli 1881 der 5. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, sowie des Tarifs für die Güterbeförderung

auf Verbindungsbahnen etc. und der Ausnahmetariftabellen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den diesseitigen Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 13. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (362)

Oberschlesische Eisenbahn. Für den Local-Verkehr der Oberschlesischen Eisenbahn, für den Verkehr zwischen dieser und den unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen, sowie für den Verkehr mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen tritt am 1. März cr. zu B. I. 4. b. des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, eine specielle Tarifvorschrift in Kraft, nach welcher für einzelne Gegenstände von Eisen und Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, die gewöhnliche Frachtberechnung eintritt, falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will und dieses im Frachtbriefe ausdrücklich bescheinigt. Breslau, den 15. Februar 1882. Königliche Direction. (363)

K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft. Mit 1. März l. J. treten nachverzeichnete Tarifnachträge und ein Getreidetarif für den Verkehr mit Belgien in Kraft, und zwar: 1. Nachtrag I zu Theil II Heft 1 für den Oesterreichischen Eisenbahnverband. Dieser enthält geänderte Frachtsätze für sperrige Güter im Verkehre zwischen den Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn Bilin, Brüx, Dux, Holleschitz-Seestadtl sowie den Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) einerseits und den diversen Prager Bahnhöfen andererseits; Einbeziehung der Stationen Engenthal und Lieben der Oesterreichischen Nordwestbahn und Druckfehlerberichtigungen. 2. Nachtrag I zu Theil II Tarifheft 4 des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Saaz (Buschtěbrader Eisenbahn) und Auperschin (Aussig-Teplitzer Bahn), Einbeziehung neuer Stationen, geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Brüx (Aussig-Teplitzer Bahn) und Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) und Druckfehlerberichtigungen. 3. Nachtrag I zu Theil I der Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Dieser Nachtrag enthält Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification. 4. Nachtrag I zum Tarife für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Heft II dto. 1. October 1881, enthaltend geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 a und 6 b für Getreide- etc. Transporte. 5. Ein neu umgearbeiteter Tarif, Heft III für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für den Transport von Getreide aller Art) unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. October 1881. Exemplare sind bei allen betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, erhältlich. (364 R M)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Bezug auf die diesseitige Bekanntmachung vom 9. v. Mts. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass für die Station Werdau S. Th. O. W. B. im Verkehr mit sämmtlichen Verbandstationen der Badischen Staatsbahnen bis zum 1. April d. J. die seitherigen Frachtsätze Geltung behalten, von diesem Zeitpunkte ab aber die directen Tarife im Mitteldeutschen Verbande aufgehoben werden und solche nur noch für Werdau S. St. B. im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande bestehen bleiben. Erfurt, den 13. Februar 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (365)

Für den Localverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks sowie für den Verkehr zwischen diesem und den unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen, den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn treten am 1. März d. Js. folgende specielle Tarifvorschriften in Kraft:

1. Zu B. I. 4. b. des Deutschen Eisenbahngütertarifs (Theil I): Für einzelne Gegenstände von Eisen oder Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines bedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, tritt die gewöhnliche Frachtberechnung ein, falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will und dieses im Frachtbrief ausdrücklich bescheinigt.

2. Dem Begleiter einer Sendung von Fischbrut oder von Zuchtfischen wird gestattet, gegen Lösung eines Billets III. Classe in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen werden, Platz zu nehmen, um die Erneuerung des Wassers selbst auszuführen. Berlin, den 15. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (366)

Die Gebühren für Benutzung der Hafenbahn in Swinemünde werden vom 20. d. M. ab von 2 ℳ auf 1,50 ℳ pro Eisenbahnwagen ermässigt. Berlin, den 15. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (367)

Die im diesseitigen Localverkehr für Steinkohlen- und Cokestransporte von Bremerhafen, Geestemünde, Bremen und Harburg nach Stationen der vormaligen Hannover-Altenbekener Bahn laut Tarifs vom 1. Mai 1881 bestehenden Ausnahmetarifsätze werden mit dem 1. April d. J. aufgehoben.

Statt derselben kommen die etwas höheren Sätze des Specialtarifs III in Anwendung, welche in den Güterexpeditionen zu erfahren sind. Hannover, den 11. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (368)

Vom 20. d. Mts. bis zum 15. August d. J. tritt für **Torfstreutransporte** von den Stationen Diepholz, Drebber, Papenburg und Spelle des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach den Stationen Beverungen, Eissen, Scherfede, Warburg, Wehrden und Westheim des Eisenbahndirectionsbezirks Elberfeld eine Ermässigung der tarifmässigen Fracht um 25 pCt. ein. Köln, den 15. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (369

Soweit nach unserer Bekanntmachung vom 31. December v. J. in den darin näher bezeichneten beiden neuen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen des früheren Norddeutschen Verbandes in Folge der Einführung anderweit normirter Anschlussfrachten einzelne Frachterhöhungen enthalten sind, bleiben die bis dahin gültig gewesenen niedrigeren Frachtsätze (Tarifsätze incl. Anschlussfracht) noch bis zum 1. April 1882 in Kraft. Köln, den 14. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (370)

Elbumschlag in Wallwitzhafen. Der unterm 13. Juli 1881 publicirte Ausnahmefrachtsatz von 1,49 ℳ pro 100 kg für Elb-Umschlagstransporte (Farbholz etc.) zwischen Wallwitzhafen und Eger (Sächs. Staatsb.) kommt unter den bekannt gegebenen Bedingungen vom 15. d. Mts. ab auch für den Artikel Petroleum zur Anwendung. Dresden, am 15. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (371)

Die im Friesisch-Westfälischen resp. Westdeutschen Verbande für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch), Elberfeld und Hannover, der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marienhütten und Niederländischen Staatseisenbahn einerseits und Oldenburgischen Stationen andererseits bestehenden Frachtsätze, enthalten im Tarif für den Friesisch-Westfälischen Verband vom 1. Mai 1878 bezw. in den Tarifen für den West- und Nordwestdeutschen Verband vom 1. Juli 1877 resp. 1. December 1878 und für den Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verband vom 1. März 1878 resp. 15. Februar 1879 nebst Nachträgen, treten mit dem 1. April cr. ausser Kraft.

Am selben Tage gelangen neue Gütertarife zur Einführung:

1. für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) — incl. der Münster-Enscheder Eisenbahn —, Köln (linksrheinisch) und Elberfeld einerseits und Oldenburgischen Stationen andererseits im Staatsbahnverbande und
2. für den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und Stationen der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marienhütten und Niederländischen Staatseisenbahn andererseits im Friesisch-Westfälischen Verbande,

welche Tarife gegenüber den jetzt bestehenden in einigen Fällen höhere, zum grössten Theil jedoch niedrigere Frachtsätze enthalten.

Das Nähere ist vorläufig von den Tarifbureaus der betheiligten Verwaltungen und binnen Kurzem von den Verbandsstationen zu erfahren. Oldenburg, 1882. Februar 16. Namens der Verbandsverwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. Schmidt. (372 B & W)

Zu dem vom 1. November 1880 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Vieh etc. im Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbande tritt am 20. n. Mts. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrags sind von den Verbandsstationen zu beziehen. Oldenburg, 1882 Februar 15. Namens der Verbandsverwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. Schmidt. (373 B & W)

Die im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verbandsgütertarif via Bleyberg vom 1. Februar 1880 befindliche Bestimmung, wonach Eilgut in Wagenladungen ohne Unterschied der Artikel zum doppelten Satze der allgemeinen Wagenladungsclassen gefahren wird, tritt mit dem Ablauf des 31. März d. Js. ausser Kraft. Elberfeld, den 16. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (374)

Am 20. d. Mts. kommt für die Beförderung von **Schwefelkies-Abbränden** in Wagenladungen von je 10 000 kg von Station Doos der Bayerischen Staatsbahn nach Duisburg K. M., Rh. und B. M. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,22 ℳ pro 100 kg widerruflich zur Einführung. Köln, den 14. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (375)

Vom 1. April cr. ab werden die im Rheinisch - Niederdeutschen Verbande laut Ausnahmetarif vom 10. März bezw. vom 1. Mai 1881 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg bezw. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Rheinisch - Westfälischen Stationen nach Station Schleswig bestehenden Frachtsätze um je 6,00 ℳ pro 10 000 kg erhöht. Köln, 13. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (376)

Die im **Localgütertarife** (Theil II) für den Eisenbahndirectionsbezirk Köln (rechtsrheinisch), sowie die in den Heften 2, 3 und 4 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. September 1881 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs D • für Kalksteine treten mit Ende März cr. ausser Kraft.

An deren Stelle gelangen vom 1. April cr. ab die bezüglichen höheren Sätze des Specialtarifs III zur Erhebung. Köln, 15 Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (377)

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 1. März d. J. erscheint zum Hessisch-Elsässischen Tarife (Heft 3 des Südwestdeutschen Verbandes) vom 1. October v. J. der 2. Nachtrag. Derselbe enthält theilweise geänderte Entfernungen, wodurch für einige unserer Stationen Frachterhöhungen eintreten.

Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, von unserem Tarifbureau unentgeltlich zu beziehen. Mainz, den 14. Februar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes. Die Specialdirection. (378)

Im Verkehr zwischen den Stationen Dortmund Rh., Duisburg Rh. und Essen Rh. einerseits und der Station Rotterdam der Niederländischen Rhein- und der Niederländischen Staatseisenbahn andererseits sowie zwischen den Stationen Dortmund Rh., Hoerde Rh. und Langendreer Rh. einerseits und der Niederländischen Staatsbahnstation Dordrecht andererseits kommen fortan ermässigte Eilgutfrachtsätze zur Anwendung. Näheres bei den betreffenden Güterexpeditionen. Köln, im Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.) (380)

Am 15. d. M. tritt zu dem Tarif für den Niederländisch-Mittelrheinischen Güterverkehr vom 1. Januar 1880 — Ausgabe vom 15. September 1880 — der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Ausnahmetarife a) für Cassia etc, b) für Farbhölzer etc., c) für Naphtha und Petroleum, und d) für Baumwolle, rohe, im Verkehr zwischen Stationen der Niederländischen Staats- und Niederländischen Rhein - Eisenbahngesellschaft einer- und Darmstadt, Station der Main-Neckarbahn, andererseits. Preis 0,10 ℳ. Köln, 14. Februar 1882. Namens der betheiligten Deutschen Eisenbahn - Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (381)

2. Eröffnungen etc.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Es wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass mit 1. März d. J. die zwischen den Stationen Zablotow und Sniatyn gelegene Haltestelle Wołczkowce in beschränkter Weise für den Personen- und Reisegepäckverkehr eröffnet wird. Wien, am 13. Februar 1882. Der Verwaltungsrath.

3. Submissionen.

K. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Werkstatts-Materialien. Die für die Werkstätten des diesseitigen Directionsbezirkes pro 1882/83 erforderlichen nachstehenden Materialien als:

Gruppe III: Meter-, Wollen-, Leder-, Seilerwaaren, Filz, Cocosdecken, Plüsch, Segelleinen, Posamente, Hanfschläuche, Wachstuche, Waldwolle.

Gruppe IV: Producte, Droguen, Glas-, Gummiwaaren, Farben, Oele, Lacke, Pappe, Schmirgel, Firnisse sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Francoeinsendung von 1 Mark für jede Gruppe bezogen werden. Offerten sind mit der Aufschrift: Offerte auf Werkstattsmaterialien bis zum Termine am 28. Februar cr. Vormittags 10 Uhr an das oben bezeichnete Büreau einzusenden. Magdeburg, den 9. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (54)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Papier und Couverts. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1882 bis 31. März 1883 erforderliche Bedarf an Papier und Couverts soll im Wege öffentlicher Submission beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisung liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 60 ₰ bezogen werden. Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Papier und Couverts“ bis zum Termin am

Mittwoch, den 22. Februar cr., Vormittags 11 Uhr,

in welchem die Eröffnung und Verlesung der Offerten erfolgt, an das vorbezeichnete Materialienbüreau einzusenden. Magdeburg, den 3. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (52)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. Jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 15. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Februar 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Januar 1882“ bei.

Inhalt: Praktische Winke, betr. die Herstellung landwirthschaftlicher Eisenbahnen. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Aus Sachsen. — Die Französischen Tramwaybahnen. — Haftpflicht. — Strafrecht. — Eine Amerikanische Locomotivbauanstalt. — Ein neues Eisenbahnsignal. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Praktische Winke, betreffend die Herstellung landwirthschaftlicher Eisenbahnen.

Nachdem unsere Hauptbahnen nahezu alle gebaut sind und jetzt von den Staatsregierungen und Privaten in eifriger Weise am Maschennetz der Neben- und Localbahnen (Secundärbahnen) gewirkt wird, so dass wohl anzunehmen ist, es werde auch dieses nach Ablauf eines Jahrzehntes nahezu vollendet sein, erübrigt immer noch eins, um die befruchtende Wirkung der Eisenbahnen für alle Kreise des Erwerbes fühlbar zu machen.

Den Geschäftsreisenden, den Touristen und dem Producten-Massenverkehr, sowie der Grossindustrie dienen die durchgehenden Linien; der Industrie der minder grossen Plätze und dem Kleinverkehr des Gewerbes ist und wird noch Genüge geleistet durch die Localbahnen und beide erfüllen gleichzeitig ihre militärische Bestimmung in hohem Masse. Wenig Berücksichtigung fand dagegen bisher die Landwirthschaft und die ländlichen Gewerbe und doch bedürfen gerade sie, auf welchen so viele Lasten liegen und welche den Kampf ums Dasein mit immer schärferen Waffen führen müssen, ganz gewiss eine Berücksichtigung, welche dem Handel und den anderen Gewerben schon lange zu Theil wird.

Wohl haben die Landleute und Gutsbesitzer selbst das Bedürfniss nach erleichterten Verkehrswegen schon lange empfunden, auch fehlte es nicht am Verständniss und Wohlwollen der Regierungen ihnen zu helfen! Nein, die Gründe liegen lediglich in der Sache selbst, d. h. in der Schwierigkeit mittelst Schienenwegen die einzelnen Erzeugungsgebiete, die zerstreuten Dörfer und Gutsbezirke zu erreichen und ferner *in dem Mangel an baarem Kapital, welches die Landwirthschaft zur Herstellung von Eisenbahnen zu entbehren vermöchte,* selbst wenn diese in noch so einfacher Gestaltung geschaffen würden. Nicht minder aber auch an der Fähigkeit dergleichen Apparate zu handhaben, d. h. den Betrieb einer vielverzweigten Secundärbahn nutzbringend zu leiten.

Es muss sonach nach drei Richtungen hin geholfen werden. Zunächst haben sich grössere Gruppen zu bilden, welche am besten aus Gütern und Dörfern bestehen, welche mit nicht allzugrossen Abweichungen nach rechts und links in irgend einer Thalrinne oder auf einem Höhenzuge sich aneinander reihen und am besten von einer, wenn auch mannigfach geschlängelten Trace nicht weiter als 2—3 Kilometer ab oder an ihr selbst liegen. Es ist deshalb ganz davon abzusehen gerade Linien zu wählen oder irgend einen nächsten Weg zu bevorzugen oder besonderen Werth darauf zu legen gleich beide Stationen der benachbarten Haupt- oder Nebenbahnen zu erreichen, wenn schon solches immerhin den günstigsten Effect ergiebt.

Es muss soviel als irgend möglich mitgenommen werden und keine Zuckerfabrik, keine grössere Brennerei, Stärkefabrik, Braunkohlengrube oder Ziegelei etc. darf ohne Anschluss bleiben, wobei ganz selbstredend, falls diese Industriestätten nicht von der Bahn selbst getroffen werden, sie den kleinen, doch meistens nur 1—2 km langen Zweig an diese heran und den Weichenanschluss sich selbst herzustellen haben.

Aus diesem Zwecke der Bahn geht andererseits gleichzeitig die Füglichkeit hervor, thunlichst viele vorhandene Wege zu benutzen, in engsten Curven sich zu bewegen und in Steigungen sich zu erheben, welche sonst gemieden werden müssen. Da aber gar kein Werth auf besonders schnelles Fahren gelegt zu werden braucht und es völlig genügen dürfte die Güter mit 8—10 km pro Stunde zu transportiren, auch nur ganz kurze Züge von 8—10 Achsen nöthig werden und der Personenverkehr zwar stattfinden mag aber ganz nebensächlich ist, so können diese „öconomischen“ Bahnen auch eine Gestaltung erhalten, welche sie schmiegsam, beweglich und billig macht. Bogenradien herab bis zu 120 m Radius und Steigungen von $3\frac{1}{3}$ pCt (1 : 30) brauchen nicht gescheut zu werden und werden immer noch bei langsamer Fahrt (wie z. B. auf den Bahnhöfen) das Passiren der vierräderigen Wagen allen Hauptbahnen von nicht mehr als 3 und 4 m Radstand gestatten.

Für unbedingt nothwendig halten wir dabei wiederum die Beibehaltung der Normalspur; zunächst wegen der Zeit und Kostenersparniss beim Umladen, namentlich aber im Hinblick auf die Menge der Betriebsmittel namentlich der Güterwagen, welche andernfalls zu beschaffen wären, wogegen bei normalspurigen Zweigbahnen, ebenso wenig als es meistens jetzt bei den Zechen- und Hüttenbahnen geschieht, überhaupt Wagen anzuschaffen sind, sondern fast überall gegen mässige Entschädigung von der benachbarten Haupt- oder grösseren Nebenbahn gestellt werden.

Da freilich, wo die Einzelzweige von unserer Bahn nach den seitlich gelegenen Fabriken und Gütern wegen der Terraingestaltung zu grosse Kosten verursachen würden, wenn man sie normalspurig mit obigen Minimalen der Bogen und Maximas der Steigungen herstellen wollte, da man *diese Seitenverästlagen schmalspurig bauen,* aber nur ja im ganzen Bezirk wieder eine einheitliche Spur, z. B. von 0,90 m annehmen, damit alle dafür anzuschaffenden Wagen auf jede passen und ausgetauscht resp. verliehen werden können, auch dieselbe Tragfähigkeit und Fassungsraum haben, damit die Betriebsübernehmer nur eine einzige Type anzuschaffen brauchen und defecte Theile in jeder Gruppe ausgewechselt werden können.

Ob die Bewegung der Frachten auf diesen Nebenverästlagen von abweichender Spur mit Pferden, wie es am angemessendsten erscheint, oder Locomotiven erfolgen soll, wird von ihrer Länge, Steilheit und Anzahl abhängen. Als Bogenradien möchten wir hier 50 m als Minimum und als Steigung 5 pCt (1 : 20) als Maximum bezeichnen. Die Trag- und Ladefähigkeit möchte vortheilhaft ½ oder besser ⅓ derjenigen des 200 Centnerwaggons betragen, sonach $66\frac{2}{3}$ Ctr., weil diese Last incl. des Wagengewichts in der Regel dann erst 100 Ctr. betragen wird und die Bahn geeignet macht, alle Wege, *einschliesslich der Brücken und kleinen Kanäle in denselben* ohne Verstärkung der Letzteren zu benutzen.

Die Locomotiven, falls dennoch beschafft, genügen hier zu 20—25 Pferdekraft und können dann auch so ausgeführt werden, dass sie nicht mehr als wenig über 100 Ctr. wiegen. Das Geleise selbst bedarf hier nur einer Schiene von 10 kg pro laufenden

Meter, bei z. B. 70 mm Höhe und kann, was besonders wichtig ist, so gestaltet werden, dass es als fliegendes Geleis verwendet, rasch in Systemen von je 7 m Länge aufgenommen und nach einem anderen Wirthschaftspunkte oder Vorwerke gestreckt werden kann, was in der Ernte, ganz besonders z. B. beim Rübenfahren im regnerischen Spätherbst von ausserordentlichem Werthe sein dürfte.

Ist der Weg vorher einigermassen eingeebnet und die schlimmsten Knicke ausgereckt, auch etwas Vorrathskies oder Schotter, klarer Sand oder sonstiges trockenes Bettungsmaterial bereit gehalten, dann ist sehr wohl eine Strecke von 1 000 m jener Sammelbähnchen in 12 Arbeitsstunden aufgenommen und abgefahren und in wiederum 12 Stunden an anderer Stelle von neuem verlegt; denn das gesammte Gewicht einer solchen 90 cm weiten Schmalspurbahn beträgt pro Kilom. an Holz- und Eisentheilen nur 56 000—60 000 kg, das sind 1 120—1 200 Ctr. oder ca. 24 zweispännige Wagenladungen.

Einzuüben auf diese Arbeit ist leicht jeder Verwalter mit ein paar Vorarbeitern, denen man es auf der benachbarten Eisenbahn lehren lässt.

In der Voraussetzung, dass für die eigentliche normalspurige landwirthschaftliche Bahn die gewöhnliche Fahrgeschwindigkeit für Productenzüge nur 8—10 km pro Stunde ist, für die gemischten Züge dagegen, welche auch Personenwagen und die Post mitnehmen 12—15 km: genügt ein Geleise von 17—18 kg schweren Stahlschienen und Brücken mit hölzernem Oberbau. An Erdarbeiten in ebenem und hügellichem Terrain werden selten mehr als 2 000—4 000 cbm pro Kilometer nöthig werden, Wegeverschlüsse ganz ausfallen und als Signale eine Telephonverbindung genügen. Auch die Stationsbauten werden nur aus einem Bureau und Wartraum, einem kleinen Schuppen für Stückgüter und sonst nur Ladeperrons und Rampen bestehen. Es darf angenommen werden, dass die Hälfte der Bahn auf oder neben vorhandenen Wegen ihren Platz findet und der übrige sehr unerhebliche Grunderwerb von den ländlichen Interessen der Hauptsache nach freigegeben wird. In solcher Gestalt ist exclusive der Betriebsmittel der Kilometer normalspurige Bahn schon für 27 000 bis 32 000 *M.* herzustellen, die schmalspurigen Flügeläste, welche auch keiner Stationsbauten bedürfen, aber für 16 000 bis 20 000 *M.*

Jene 27 000—32 000 *M.* aber sind nur wenig mehr als die Kosten für eine vollständige Chaussee in steinarmen Gegenden betragen hat. Findet sich sonach in einem ländlichen Kreise z. B. eine Gruppe zusammen, welche 7—8 Dörfer und ebenso viel grössere Güter mit Gewerbebetrieb umfasst und sind diese durch eine öconomische Bahn von 15 km an die benachbarte grössere Bahn heran zu holen, von denen der Kilometer z. B. 30 000 *M.* kostet, dann sind für die ganze Herstellung 450 000 *M.* erforderlich und es kommen auf jeden der 15 Interessenten 30 000 *M.* oder bei 4 pCt Verzinsung und ½ pCt. Amortisation ein Jahresaufwand von 1 350 *M.*, wenn alle gleich gross wären und auf jeden Ertrag über die Betriebskosten hinaus verzichtet werden müsste. Wie wir uns die Beschaffung jenes Baucapitales denken, werden wir sogleich erörtern, nachdem wir noch Einiges über die Betriebsgestaltung hervorgehoben.

Vor Allem sind diese Bahnen III. Ordnung noch weit freier in ihren Herstellungs- und Betriebsformen hinzustellen, wie es in wohlwollendster Weise das Reich und die Staaten schon den Bahnen von untergeordneter Bedeutung bisher gestattet haben. *Eine absolute Tariffreiheit ist vor Allem den ländlichen Creditgenossenschaften, welche sich dergleichen Bahnen herstellen, einzuräumen;* ihre Fahrpläne haben sie allein lediglich in Concurrenz mit den Bedürfnissen der Kaiserlichen Post festzustellen. Der mannigfach noch sehr beengende Zwang der jetzigen Concessionsbedingungen muss wegfallen oder doch gemindert werden und ein ganz liberales Normalstatut den Rahmen begrenzen, innerhalb welcher sie sich zu gestalten haben. Die Nothwendigkeit nur Militäranwärter anzustellen ist wegfällig zu machen und die Bestimmungen für die Sparfonds (Reserve- und Erneuerungsfonds) zu vereinfachen. Die Vergütung für Leistungen an die Reichspost sind in ein besseres Verhältniss zu bringen als es bisher bei den Secundärbahnen der Fall ist und die Concessionirung kann füglich, wo es keiner Zwangsenteignung bedarf, von den Provinzial- oder Kreisregierungen erfolgen. Nur wo jene nöthig und ein Staatszuschuss verlangt wird, hätte sie durch die Staatsregierung selbst zu erfolgen. Dasselbe gilt bezüglich der Prüfung der Projectstücke, welche füglich auf den Oberbau, die grösseren Brücken und Betriebsmittel zu beschränken ist. Namentlich aber sind sie von den ausserordentlich hohen statistischen Anforderungen zu befreien, welche die normalspurigen Bahnen niederer Ordnung jetzt noch erfüllen müssen und genügt füglich das, was von den Schmalspurbahnen jetzt verlangt wird. Dagegen sind auch diese Bahnen bei der Mobilmachung und in Kriegszeiten der Armeeleitung unterzuordnen und für die Zwecke der Landesvertheidigung heranzuziehen.

Der Betrieb ist zu verpachten, zunächst wenn es möglich ist an die Anschlussbahn, welche auch die Betriebsmittel zu gestellen hat. Da diese aber wohl der Regel nach wenig Neigung haben werden das finanzielle Risico zu tragen, so werden an ihre Stelle Betriebspächter oder Betriebsgesellschaften zu treten haben, welche das Vertrauen der Oberaufsichtsbehörde besitzen und folgende Bedingungen erfüllen müssen:

1. Die Beschaffung geeigneter Betriebsmittel, insbesondere Locomotiven und Personenwagen.
2. Die unbedingte Uebernahme des Risicos für die eigentlichen Betriebskosten, die Einlagen in die Sparfonds und die durch Einfluss der Regierungen auf ein Minimum zu haltenden Kosten des Einlaufs in die Anschlussbahn und die Mitbesorgung des Dienstes auf diesen Stationen.
3. Theilung zur Hälfte desjenigen Bruttoertrages mit den Eigenthümern der Bahn resp. deren Zinsgeranten, welcher über eine gewisse kilometrische Minimaleinnahme pro Jahr erzielt wird. Diese wird verschieden zu bemessen sein, nach der Länge der Bahn, deren Tractionsfähigkeit (virtuelle Länge) und sonstige den Dienst erleichternden oder erschwerenden Momenten. Auch ist selbstredend dem Betriebsunternehmer ein mässiger Nutzen für seine Mühe und sein Risico zu belassen. Danach wird jene Zahl schwanken zwischen 3 600 und 5 000 *M.* Bruttoeinnahme pro Kilometer und Jahr.
4. Versicherung aller Angestellten gegen alle Unfälle, welche sie in und ausser dem Dienst treffen, ein Krankenkassenverband und wenn irgend möglich Einkauf in eine Altersversorgungskasse.
5. Sicherstellung aller obigen Anforderungen durch eine Caution von angemessener Höhe, an deren Stelle auch die Verpfändung der beschafften Betriebsmittel treten kann.

Alle diese Anforderungen sind nicht zu hoch, wenn der Betrieb, wie es füglich und möglich ist, so verbilligt wird, dass auf Bahnen, die nicht allzu klein, also z. B. mindestens 12 km lang sind, der Nutzkilometer mit 80—90 *₰*, exclusive der Amortisation der Geleise und Betriebsmittel, bestritten werden kann.

Hierzu ist freilich nöthig, dass zu Zeiten der Bestellung, besonders aber der Ernte möglichst viele Züge täglich gehen, zu anderen Zeiten aber im Sommer nur täglich 2, im Winter nur 1 Zug in jeder Richtung und zu Zeiten elementarer Hindernisse, z. B. Hochwasser, sehr grosser Schneefall etc. auch einmal einige Tage ganz pausirt wird.

Die Züge sind — insoweit nicht eine grössere Wagenzahl einen oder einige Bremser nöthig machen, nur von einem Locomotivführer und einem Schaffner (welcher so viel vom Fahrdienst wie die jetzigen Heizer versteht) zu begleiten, vielleicht noch von einem sich anlernenden Jungen zur Unterstützung des Ersteren, zum Putzen etc. Die Billets sind ähnlich wie auf den Pferdebahnen auf den Zwischenstationen vom Schaffner auszugeben und der Stationsdienst auf's Aeusserste zu vereinfachen.

Das Geleise ist selbstredend stets in betriebssicherem Zustand zu halten, aber das minutiöse Herausheben kleiner Senkungen und Verdrückungen, welches bei allen Vollbahnen so nöthig ist, kann bei der geringen Fahrgeschwindigkeit ganz unterbleiben; die Trockenhaltung und Entwässerung des Planums ist dagegen sorgsam zu bewirken.

Die Tarife können selbstredend nicht so niedrig sein, als auf grossen Hauptlinien und sind recht einfach zu halten, am besten nur einer für Stückgut, einer für 5 Tonnenladung und einer für 10 Tonnen oder sogenannte ganze Wagenladungen. — 0,5 *₰* pro Centner und Kilometer für Stückgut; 0,75 *₰* für den Centner in 100 Centnersendung und 1,5 *₰* in Sendungen in 200 Centnerwagen mit 2—3 *M.* Expeditionsgebühr pro Wagen werden in den meisten Fällen genügen und entsprechen ungefähr ²/₅—½ der jetzigen Kosten für Landfuhrwerk. Mit der Anschlussbahn empfiehlt sich ein Anstosstarif.

Grossen Verfrachtern kann ein Rabatt von 10—20 pCt. bewilligt werden. Für den Personenverkehr genügen zwei Wagenclassen (allenfalls auch nur eine mit einem Frauencoupée) und erscheint ein Fahrpreis von 5 und 8 *₰* und pro Kilometer angemessen, mit entsprechenden Ermässigungen für Retourbillets.

Um mit obigen Tarifen auf die oben angedeutete Minimaleinnahme von z. B. 3 600 *M.* pro Kilometer zu kommen, bedarf es bei einer öconomischen Bahn von 15 km Länge, welche ihren Verkehrsschwerpunkt in 9 km Entfernung von der Anschlussbahn hat, nur eines *spezifischen Verkehrs* von 16 000 Tonnen (= 320 000 Centner) Fracht also 15×16 000 = 240 000 Tonnen-Kilometern pro Jahr, 18 000 Reisenden, welche die ganze Bahn befahren resp. 27 000 Reisenden auf ⅔ ihrer Länge und 2 000 *M.* Nebeneinnahme, woraus zusammen 54 000 *M.* resultiren. Die oben bezeichnete Frachtenmenge entspricht etwa dem dritten Theil der Ernte von der befrachtenden Verkehrszone neben täglich 50—60 Ctr. Stückgut und die Personenzahl einem täglichen Verkehr von etwa 40 Reisenden in jeder Richtung oder 4—5 aus jeder Ortschaft.

Unsere mannigfachen Erfahrungen in fast allen Theilen des mittleren und nordwestlichen Deutschlands lassen uns jene Zahlen als Minima erkennen, selbst da, wo nur 4 000 Menschen auf der Quadratmeile wohnen und auf jeder derselben 3 000 ha

Land unter dem Pfluge sind. In Gegenden mit Zuckerfabriken und grossen Brennereien ist es erheblich mehr; im Nordosten Deutschlands und im Gebirge dagegen etwa ein Viertel weniger; im letzteren treten aber ausgleichend die Holz- und Viehtransporte zu.

Wir kommen jetzt zur wichtigsten Frage: der Beschaffung des Baucapitals. So gering es auch ist gegen dasjenige, welches Vollbahnen bedürfen, so ist die Landwirthschaft nicht im Stande, es in baar aufzubringen. Wohl aber können die Zinsen desselben ganz oder doch zum grössten Theile jährlich eingezahlt und diese Ausgabe wie die Beiträge zu Meliorations- und Deichverbänden betrachtet werden. Wir zeigten bereits oben, dass, wenn eine dergleichen 15 km lange Bahn der billigsten Art excl. Grunderwerb und Betriebsmittel 15×30 000 = 450 000 *M.* kostet und neben 7 bis 8 Dörfern ebenso viele grössere Güter anschliesst zu den 4 pCt. Zinsen und ½ pCt. Amortisation 15×1 350 = 20 250 *M.* jährlich braucht, wenn eben gar kein Betriebsüberschuss zu vertheilen ist. Bei 15 km Länge und auch nur einer Zone von $2^1/_2$ km zu jeder Seite werden 15×2 . $2^1/_2$. 1 000 = 7500 ha (30 000 Preussische Morgen) Land dem Eisenbahntransport erschlossen und die jährliche Abgabe pro Hectare beträgt nur $\frac{20\,250}{7\,500}$ = 2 *M.* 55 ₰ = 64 ₰ pro Morgen. Könnte man sich nun ländliche Verbände denken, welchen ähnlich wie bei der Verkoppelung (Separation), den Deichbauten etc. bei Mehrheitsbeschlüssen bezüglich solcher Bahnbauten ein Zwangsrecht zustände, so wäre die Sache einfach durch Umlage zu machen sein und die landwirthschaftlichen Bahnen würden ebenso rasch und fast ebenso zahlreich entstehen, wie vordem die Kreis- und Gemeindestrassen. Auch würden sie, wenn auch selten directe Zinsen bringen, eine ganz ausserordentliche Wohlthat für das platte Land sein und die kleine Abgabe mehr als zehnfach wieder einbringen.

Es ist aber unwahrscheinlich, dass sich in näherer Zukunft ein solches Zwangsbaurecht einführen lässt und so lange das nicht der Fall, wird die grosse Mehrzahl der kleinen Landbesitzer sich von der neuen Umlage abdrücken: es bleiben nur die grossen Güter, die spannfähigen Vollbauern und die Gemeinden selbst. Schwer genug mag es werden, auch nur diese in der grossen Mehrzahl zu jenem Opfer zu bewegen, aber es wird gehen, wenn erst einige Beispiele gelungen. Wenn es aber auf Wenigere zu vertheilen, dann ist die Summe von 1 350 *M.* pro Kilometer und Jahr wieder zu viel. Wir müssen uns nach einem Helfer umsehen, welcher mindestens mit 500 *M.* pro Jahr und Kilometer beispringt, und erkennen in kleineren Ländern den Staat selbst als denselben, in grössern entweder diesen oder den Provinzialverband, den Kreis oder eine ähnliche grössere Corporation. Nicht minder ist es kaum eine unbillige Forderung, dass die grössere Anschlussbahn, sei sie nun in Staats- oder Privatverwaltung, für welche die kleine neue Linie stets eine Zuführungsader ist, ein paar hundert Mark pro Jahr und Kilometer beisteuert und für die Einmündung und Mitbenutzung ihrer Geleise gar nichts nimmt.

Nehmen wir aber immerhin an, dass die ländlichen Besitzer selbst pro Kilometer noch 800—1 000 *M.* pro Jahr, das sind 1¾—2 *M.* pro Hectare — mindestens im Anfang — aufzubringen haben, so ist das ein so überaus mässiges Opfer, dass ein einsichtiger Landwirth es nicht scheuen wird. Die Hauptfrage ist nur: *wer bürgt für die Beständigkeit der Zahlung, wer garantirt die Leistungsfähigkeit, sammelt die Beträge und giebt dafür das Capital her?*

Da bleibt nun nichts übrig, als dass in kleinen Staaten die Regierung ihren Credit für Jene anspannt; in grösseren dagegen haben sich, wie schon zu anderen Zwecken vielfach geschehen, ländliche Creditinstitute, welche speciell für solche Unternehmungen mit Staatsunterstützung oder doch unter staatlicher Controle gegründet, zu bilden und für den ersten Anfang ein Begründungscapital als künftigen eisernen Bestand erhalten. Für jede dergleichen landwirthschaftliche Bahn selbst aber ist von den Betheiligten ein Creditverein auf Gegenseitigkeit und mit Solidarhaft zu bilden, weil sich die Form der blossen Actiengesellschaft nicht eignet; oder wenn man die Solidarverbindlichkeit scheut, sind die Jahresbeiträge capitalisirt auf das Gut selbst einzutragen und zwar, wenn möglich, mit Genehmigung der älteren Gläubiger, deren Hypothek durch diese Melioration des Gutes gewinnt, *vor* diesen.

Alle Beträge sowohl der Besitzer, als der Staatszuschuss, resp. derjenige der Anschlussbahn oder des Kreises etc. werden jährlich in kleineren Staaten der Landescreditcasse, in grösseren den obengedachten ländlichen Creditbanken zugeführt, welche letztere freilich für ihre Verwaltung noch eines Jahreszuschusses bedarf und vielleicht sogar 4¾ pCt. fordern wird, und diese bringt das Capital auf und giebt es herein nach Fortschreiten des Baues. Der vom Staat oder dem Kreise etc. bewilligte Beitrag kann noch besser der Creditbank als Baarcapital von 8 000—12 000 *M.* pro Kilometer zugeführt werden. Gewährt die Bahn ausser den Betriebs- etc. etc. Kosten noch einen Abwurf, so ist dieser vom Betriebspächter nur an die Creditbank abzuführen und vermindert in entsprechendem Umfang die Jahresbeiträge der Interessenten. Was der Staat oder die Nachbarbahn dazu giebt, dürfte als à fonds perdu bewilligt gelten, oder doch erst nach den Beiträgen der Landwirthe zur Heimzahlung kommen, ebenso das, was grössere Gemeinden, kleine Städte etc. vielleicht zum Bau beigesteuert haben.

Durch die Beizahlung von ½ pCt. für die Amortisation wird es unter Zuziehung der Zinsen für das sich verkleinernde Capital nach bekannten Zinsformeln möglich, dieses selbst binnen 56 Jahren ganz abzustossen und dann werden alle Einschreibungen gelöscht, die Bahn gehört dem Creditverband als freies Eigenthum zu und es beginnt die schöne Zeit, wo auch klingende Früchte zur Vertheilung gelangen können.

Wir haben uns beschränken wollen, die Finanzirungsmassregeln zunächst nur in den äussersten Umrissen anzudeuten, um zunächst Gegenäusserungen und Vorschläge zu vernehmen und dann gemeinschaftlich am besten an einigen practischen Beispielen weiter zu arbeiten und stellen uns zu jedem Meinungsaustausch bereit.

Gotha, im Februar 1882.

Plessner, Herzogl. Sächs. Baurath und Betriebsdirector.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 20. Februar. (Politische Wochenschau. Commissionsbericht über die finanziellen Garantien. Neue Rundreisebillets. Die Eisenbahntariffrage. Conferenz des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes. Torfstreutarife. Eisenbahnunfälle im December. Zugstatistik pro December.)

In voriger Woche ist dem Bundesrathe der Entwurf eines Normalinnungsstatuts auf Grund des Reichsgesetzes vom 16. Juli 1881 zugegangen. Die für Ende März in Aussicht genommenen Ministersitzungen des Bundesraths werden sich wahrscheinlich mit dem Tabaksmonopol und dem neuen Unfallversicherungsgesetz zu beschäftigen haben. Letzterer Entwurf soll auch dem Preussischen Volkswirthschaftsrathe, der zum 28. d. M. einberufen ist, vorgelegt werden. Das Preussische Abgeordnetenhaus nahm am 14. d. M. nach einer Unterbrechung von einigen Tagen seine Verhandlungen mit der zweiten Berathung des Etats wieder auf und erledigte zunächst den Etat des landwirthschaftlichen Ministeriums. Das Herrenhaus hielt am 17. d. M. eine Sitzung, die der Erledigung einiger kleineren Vorlagen gewidmet war. Im Abgeordnetenhause arbeiten die Commissionen, insbesondere die kirchenpolitische und die Eisenbahncommission, mit grossem Eifer fort. Dass man in der letzteren schliesslich alle Verstaatlichungsvorlagen annehmen werde, war von vornherein nicht zweifelhaft. Die Verstaatlichung der Märkisch-Posener und der Rhein-Nahebahn wurde allerdings nur mit einer Stimme Majorität angenommen, während die ganze Vorlage mit 11 gegen 7 Stimmen angenommen wurde. Die Frage des sogenannten Eisenbahngarantiegesetzes wurde in der betreffenden Commission des Abgeordnetenhauses in zweiter Lesung zur definitiven Erledigung gebracht und kam der Garantiegesetzentwurf unverändert zur Annahme, wie er aus den Berathungen des vorigen Jahres hervorgegangen war. Danach sollen die Rücklagen aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahnverwaltung über den Betrag der zur Verzinsung der Staatsschulden nöthigen Summe zur Schuldentilgung verwendet werden. Die Commission blieb darauf bestehen, dass schon im nächsten Etatsjahre 1882/83 eine derartige Rücklage vorgenommen werden soll. Da die Eisenbahncommission bezw. die Mehrheit derselben gewillt ist, ihre Zustimmung zu den Eisenbahnverstaatlichungen von der Annahme dieses Garantiegesetzes, abhängig zu machen, so wird die Regierung, wenn sie nicht auf die projectirten Verstaatlichungen verzichten will, was nicht anzunehmen ist, nichts Anderes übrig bleiben, als den Etat nach diesem Garantiegesetzentwurf umzugestalten, wozu die Regierung dem Vernehmen nach bereit ist. Es werden nämlich durch den Garantiegesetzentwurf die verfügbaren Einnahmen in Höhe von etwa 10 Millionen Mark festgelegt, so dass ein Defizit in gleichem Betrage entsteht. Der Herr Finanzminister würde also danach gezwungen sein, entweder eine Anleihe von etwa 10 Millionen aufzunehmen, oder aber auf den Steuererlass zu verzichten und nur 4 Millionen Mark durch Anleihe oder durch Abstriche in den etatsmässigen Ausgaben zu decken. Ein Antrag des Abg. Hammacher, die Ueberschüsse aus der Eisenbahnverwaltung nicht nur zur Amortisation von Staatsschulden, sondern auch zu Staatsbahnbauten zu verwenden, wurde mit 10 gegen 7 Stimmen abgelehnt, doch will Herr Dr. Hammacher diesen Antrag im Plenum des Hauses erneuern. Wie berichtet wird, wollen die Nationalliberalen oder wenigstens ein grosser Theil derselben die Annahme der Eisenbahnverstaatlichung auch davon abhängig machen, dass die Gemeinden durch den Uebergang der Privatbahnen in den Staatsbesitz in ihren Communalsteuerverhältnissen nicht geschädigt werden. Ueber diesen Punkt, die Communalbesteuerung der Bahnen, § 10 des Gesetzes, hat die Commission einen Antrag formulirt, welcher die im Durchschnitt

der letzten drei Jahre vor dem 1. April 1880 erzielte Einnahme der Besteuerung zu Grunde legen und diese Regel auch auf die in 1879 und 1880 bereits verstaatlichten Bahnen ausdehnen will. Dieser Vorschlag fand Widerspruch, weil dabei den Communen die in den Jahren nach dem 1. April 1880 bewirkten erheblichen Mehreinnahmen verloren gehen würden, und es wurde beantragt, als Grundlage das Jahr 1881/82 anzunehmen, überdies auch da, wo hiernach einzelne Communen eine Einbusse an ihrer bisherigen Einnahme erleiden würden, den höheren Steuerbetrag festzuhalten. Bei der Abstimmung wurde diese Abänderung des § 10 mit 11 Stimmen angenommen.

Der Commissionsbericht über den Entwurf eines Gesetzes, betr. die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, ist bereits zur Vertheilung gebracht. Die Vorlage stimmte wörtlich mit dem in der vorigen Session eingebrachten Entwurf, der von der damaligen Commission durchberathen und in sehr wesentlichen Punkten verändert worden, aber nicht mehr zur Berathung im Plenum gelangt war, überein. Die Regierung hatte diese Aenderungen in ihrer Vorlage nicht berücksichtigt, sie ist dabei aber, wie in der Commission anerkannt wurde, nicht incorrect verfahren, da der Entwurf den vom Abgeordnetenhause im Jahre 1879 angenommenen Resolutionen entspricht, während die Commissionsbeschlüsse des vorigen Jahres von diesen abwichen. Die Commission glaubte ihrerseits aber berechtigt zu sein, die in der vorigen Session gewonnenen Resultate zur Grundlage ihrer Berathungen zu machen und fasste demgemäss einstimmigen Beschluss. Das Ergebniss der Berathungen war die Annahme des Gesetzentwurfes, abgesehen von einigen unwesentlichen Aenderungen, in der Form der vorjährigen Commissionsbeschlüsse, denen übrigens bei Beginn der Verhandlungen die Vertreter der Staatsregierung nicht unsympathisch gegenüberzustehen erklärt hatten. Der § 1 hat nunmehr folgende Fassung erhalten:

Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Etatsjahr 1882/83 ab für folgende Zwecke in der nachstehenden Reihenfolge veranschlagt bezw. verwendet: 1. zur Verzinsung der Staatseisenbahncapitalschuld (dieselbe ist für den 1. April 1880 auf 1 498 858 100 *M.* festgesetzt und vermehrt sich um die Beträge der seitdem verausgabten oder noch zu verausgabenden Staatsschuldverschreibungen oder durch den Etat oder besondere Gesetze zu bewilligende Mittel etc.); 2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Deficits im Staatshaushalt, welches andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste, bis zur Höhe von 2 200 000 *M.*; 3. zur Tilgung der Staatseisenbahncapitalschuld nach Massgabe des § 4 dieses Gesetzes.

§ 4 ist in folgender Fassung angenommen worden:

Die Staatseisenbahncapitalschuld ist aus den Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, soweit diese reichen, alljährlich bis zur Höhe von ¾ pCt. desjenigen Betrages zu tilgen, welcher sich jeweilig durch die Zusammenrechnung der Staatseisenbahncapitalschuld und der späteren Zuwüchse derselben am Schlusse des betreffenden Rechnungsjahres ergiebt. In wie weit über den Betrag von ¾ pCt. hinaus eine weitere Tilgung stattfinden soll, bleibt der Bestimmung durch den Staatshaushaltsetat vorbehalten. Die Tilgung ist derart zu bewirken, dass der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahncapitalschuld abgeschrieben und 1. zur planmässigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen, 2. demnächst zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche andernfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten, 3. endlich zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen verwendet wird.

Auf Ersuchen der Commission hatten die Regierungscommissare Geh. Oberregierungsrath Rapmund und die Geh. Finanzräthe Schulze und Schmidt, eine Berechnung des Betrages aufgestellt, welcher im nächsten Etatsjahre zur Tilgung der Staatseisenbahncapitalschuld zu verwenden wäre, wenn der durch die Commission im vorigen Jahre abgeänderte Entwurf Gesetz werden würde. Da indess diese Berechnung auf der Voraussetzung beruhte, dass der nächstjährige Etat mit einem Deficit von etwa 5 Millionen Mark abschliessen würde, diese Voraussetzung aber durch die Uebertragung von 10 Millionen aus den Ueberschüssen des Reichsetats im laufenden Jahre auf das nächste Etatsjahr und die dadurch bedingte Verminderung der Matricularbeiträge Preussens hinfällig wird, so ist diese Berechnung nicht mehr von practischer Bedeutung.

Ein neues System von Rundreisebillets, welches mittelst der in den Billetexpeditionen aufliegenden losen Coupons unter gewissen Bedingungen die Zusammenstellung jeder beliebigen Rundtour ermöglicht, wird jetzt in den Tagesblättern ventilirt und dabei Folgendes berichtet: „Die Verfolgung dieser Angelegenheit und die Herbeiführung eines Uebereinkommens zwischen sämmtlichen Deutschen, Oesterreichischen, Ungarischen, Niederländischen und Schweizerischen Bahnen zur gegenseitigen unentgeltlichen und creditweisen Ueberlassung der Coupons hat jetzt der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ in die Hand genommen und ist mit der nothwendigen Vorberathung für die Beschlussfassung auf der nächsten Generalversammlung die Vereinscommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs beauftragt worden. Dadurch ist aber die vorläufige Einführung obigen Systems bei einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht ausgeschlossen; so soll unter Anderem die Berlin-Anhaltische Bahn beabsichtigen, im nächsten Sommer im Anschluss an ihre 40tägigen Retourbillets von Berlin nach Romanshorn, sowie an die 35 Tage giltigen Retourbillets von Berlin nach Frankfurt a. M. derartige lose Coupons zur Zusammenstellung von Rundtouren durch die Schweiz ausgeben zu lassen.*) Ueberhaupt scheint man von einer früheren, auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen discutirten Ansicht, vom bahnseitigen Verkauf von Rundreisebillets nach und nach abzusehen und denselben nach Art der Cookesbillets lediglich Privatunternehmern zu überlassen, wieder zurückkommen zu wollen, wenigstens wird für die nächste Saison eine vielfache Vermehrung der bis jetzt vorhandenen Touren, z. B. von Berlin nach dem Schwarzwalde, nach Italien etc. geplant. Eine gewiss nicht unwillkommene Erweiterung werden die Billets von Berlin nach Oesterreich durch Sachsen und zurück über das Riesengebirge durch Einbeziehung der Route Mittelwalde-Glatz und ab Glatz über die im vergangenen Jahre neu eröffnete Bahn Glatz-Dittersbach erfahren. Es dürfte damit ein Theil des Riesengebirges und der Sudeten dem Touristenverkehr erschlossen werden, der bis dahin, der ungünstigen Verbindungen wegen, verhältnissmässig wenig besucht war.“

Die Eisenbahntariffrage beschäftigte in voriger Woche den Deutschen Landwirthschaftsrath, welcher hierselbst seinen üblichen Jahrescongress abhielt. Der Gegenstand hatte bereits auf der Tagesordnung der vorigen Plenarversammlung gestanden; der Referent, Uhlemann-Görlitz, beschränkte sich demgemäss auf ein übersichtliches Resumé der damaligen Erwägungen; eine Discussion fand nicht statt, vielmehr acceptirte die Versammlung ohne Weiteres die Anträge des Referenten, wie folgt: „In Erwägung, dass die in der IX. Plenarversammlung gefassten Beschlüsse Erledigung nicht gefunden haben, beschliesst der Deutsche Landwirthschaftsrath abermals: 1. Die Einführung einer zweiten Stückgutclasse liegt im dringenden Interesse der Deutschen Landwirthschaft. 2. Eine Ermässigung der Frachtsätze für die Güter der Specialtarife bezüglich der event. neu einzurichtenden Wagenclassen bei Versendung von 5 000 kg erscheint gleichfalls dringend geboten. 3. Die Einreihung des Artikels „Spiritus“ in den jetzigen Specialtarif I (event. später II. Wagenladungsclasse) ist herbeizuführen.“

Gegen den letzten Passus stimmten die Süddeutschen.

Ein dringlicher Antrag des Landwirthschaftlichen Hauptvereins im III. Verwaltungsbezirk des Grossherzogthums Weimar auf Verlängerung der Ausladefrist für weit von der Station wohnende Empfänger wurde abgelehnt, dagegen der Antrag des Referenten, Uhlemann-Görlitz, angenommen, welcher dahin geht: „an zuständiger Stelle zu beantragen, dahin zu wirken, durch die Directionen der Eisenbahnen mittelst Dienstverordnung an die Bahnhofsinspectionen und Güterexpeditionen eine mildere Handhabung der im § 59 und 60 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Bestimmungen über die Entladefrist zu Gunsten solcher Empfänger, welche nicht am Stationsorte wohnen, eintreten zu lassen.“

Daneben wurde noch ein Antrag Geibel-Unterrohn angenommen, derselbe lautet: „Der Landwirthschaftsrath wolle beschliessen, das Reichseisenbahnamt zu ersuchen, durch die zuständigen Behörden die Directionen der Eisenbahnen, die Bahnhofsinspectionen und Güterexpeditionen mittelst Dienstverordnung dahin anweisen zu lassen, dass die Auswahl unter den im § 59 Absatz 4 des Betriebsreglements für die Deutschen Eisenbahnen festgesetzten Benachrichtigungsarten den Güterempfängern überlassen wird.“

In der Conferenz des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes, welche am 7. d. Mts. hierselbst abgehalten wurde, gelangten die Verhandlungen über die Einführung der auf den Preussischen Staatseisenbahnen bestehenden Einrichtungen bezüglich der Zulässigkeit der Vorausbestellung von Billets und Gepäckscheinen zu dem Ergebniss, dass die Verwaltungen der Main-Neckarbahn, der Württembergischen und Sächsischen Staatsbahn die Durchführung der qu. Einrichtungen ablehnten. Die Bayerischen Staatsbahnen und die Pfälzischen Bahnen haben sich die definitive Entschliessung noch vorbehalten, sämmtliche übrigen Verbandsverwaltungen erklärten sich mit Einführung der beregten Massregeln als von Bahn zu Bahn giltige Vereinbarungen einverstanden. Dem Antrage der Berlin-Anhaltischen Bahn, im Mitteldeutschen Verbande ebenso, wie dies im Bereich der Preussischen

*) Nach unseren Informationen ist die Einführung dieser Rundreisebillets resp. losen Coupons im Verkehr mit der Schweiz von der Schweizer Nordostbahn zwar angeregt worden (wie im Verein D. E.-V. von der Kaiserin Elisabethbahn). Die Angelegenheit ist aber noch im Stadium der Vorberathung. Die Redact.

Staatsbahnen angeordnet ist, für Retourbillets die frachtfreie Beförderung von 25 kg Reisegepäck zuzugestehen, wurde bedingungslos zugestimmt, mit Ausnahme jedoch der Verwaltungen der Main-Neckar-, Hessischen Ludwigsbahn, der Badischen und Elsässischen Bahn. Man einigte sich schliesslich dahin, für den Verkehr mit diesen Bahnen die Gepäcktaxen in zwei Abtheilungen zu berechnen, einmal für die ersten 25 kg, welche Taxen nur die Antheile der letztgenannten Bahnen umfassen, das andere Mal für das 25 kg überschiessende Gewicht. Angelegenheiten des Güterverkehrs betreffend, wurde unter Anderem die Einführung neuer Gütertarife für die Stationen der Badischen Staatsbahnen, sowie der dadurch beeinflussten Elsässischen und Pfälzischen Stationen mit den nördlichen Stationen des Verbandes zum 1. März d. J., sowie die Umrechnung des die Stationen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen und der Bodenseeuferplätze umfassenden Theiles des Verbandstarifs beschlossen. Ferner wurden noch Vereinbarungen über die Behandlung von Entschädigungsreclamationen getroffen. Andere schwebende Fragen wurden mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung mehrerer wichtiger Verbandsbahnen vertagt.

Ueber den Eisenbahntarif für Torfstreu fanden am 9. d. M. Verhandlungen des Landesöconomiecollegiums statt. Director Bokelmann-Kiel führte als Referent Folgendes aus: „Die Torfstreu habe in neuester Zeit eine grosse Bedeutung gewonnen. Man sei darauf aufmerksam gemacht worden, dass die Torfstreu in verschiedener Richtung mit Nutzen verwandt werden kann und dass sich durch ihre Verwendung erhebliche Ersparungen machen lassen, vor Allem an Stroh. Torfstreu sei als Streu vermöge seiner grösseren Fähigkeit, Flüssigkeiten aufzufangen, dem Stroh überdies bedeutend überlegen. In Braunschweig und Hannover werde die Torfstreu für Latrinengruben und Aborte bereits verwandt und zwar für erstere ein gröberes als Torfstreu bezeichnetes Fabrikat, für letztere eine feinere zerriebene Sorte, der sogenannte Torfmull. Die Torfstreu erweise sich daher im hohen Grade brauchbar für städtische Abfuhrzwecke und sei nicht zu bezweifeln, dass auch in Kasernen, Pferde- und Viehställen die Torfstreu mit Nutzen Verwendung finden werde. Nachdem der Referent noch ausführlich die Wichtigkeit der Torfstreu auseinandergesetzt, fuhr er fort: Alle diese grossen Vortheile werden es rechtfertigen, dass von Seiten der Verwaltung der staatlichen Transportmittel, so weit als irgend möglich die Kosten des Transportes ermässigt werden. Wie man zu Ausnahmetarifen gegriffen hat, um den Westfälischen Kohlenzechen erweiterten Absatz zu verschaffen, so ist es nicht mehr als billig, dass auch für die Torfindustrie, welche, soweit es sich um die Herstellung von Heizmaterial handelt, von der Kohlenindustrie verdrängt und lahm gelegt ist, insofern Fürsorge an den Tag gelegt wird, dass man ihr die Vorbedingungen erfolgreichen Aufblühens einräumt. Auch hier handelt es sich um ein relativ geringwerthiges Material, welches aber durch seine Massenhaftigkeit dennoch zu grosser Bedeutung gelangen kann. Wenn man die Vortheile des durch die Eisenbahnen erleichterten Verkehrs ausnützen will, so kommt es darauf an, gerade diese Massentransporte geringwerthigen Materials zu fördern. Hat man es bereits ins Auge gefasst, die Schlickmassen, welche sich an den Mündungen unserer Ströme absetzen, aus dem Wasser herauszuholen und mit ihnen die unfruchtbaren Sandmoorböden in ertragreiche Flächen umzuwandeln und hat zur Ausführung dieses Vorhabens die Herabsetzung des Tarifs für Schlicktransporte wesentlich beigetragen, so darf man hoffen, dass auch die Torfstreu sich ähnlicher Begünstigung erfreuen, sobald die Einsicht hierüber festen Fuss gefasst haben wird.“ Der Referent beantragte: „Das Landesöconomiecollegium wolle beschliessen, an den Herrn Minister für Landwirthschaft die Bitte zu richten, derselbe wolle seinen Einfluss dahin geltend machen, dass auf allen Deutschen Bahnen ein möglichst niedriger Ausnahmetarif für die Torfstreu zur Annahme gelangt“. — An dieses Referat knüpfte sich eine sehr lange lebhafte Debatte, an der auch Minister Dr. Lucius theilnahm; derselbe äusserte sich etwa folgendermassen: Die landwirthschaftliche Verwaltung nimmt das grösste Interesse an dem vorliegenden Gegenstande. Ich glaube versichern zu können, dass der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten dem hier gestellten Antrage sehr wohlwollend entgegenkommen wird, denn der Hauptzweck der jetzt in der Durchführung begriffenen Verstaatlichung der Eisenbahnen ist weniger die finanziellen Erträgnisse der Bahnen, als vielmehr die wirthschaftliche Benutzung derselben in den Vordergrund zu stellen. Die Tarifsätze dürfen allerdings niemals dauernd unter die Selbstkostenpreise sinken. — Der Antrag Bokelmann gelangte schliesslich einstimmig zur Annahme.

Eisenbahnunfälle im December waren im Ganzen zu verzeichnen: 5 Entgleisungen und 6 Zusammenstösse auf freier Bahn, 25 Entgleisungen und 38 Zusammenstösse in Stationen und 179 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 210 Personen verunglückt, sowie 85 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 167 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 13 383 783 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 14 verletzt (davon entfallen je 1 Tödtung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a/M., 9 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, je 2 Verletzungen auf die Badischen Staatseisenbahnen und die Bergisch-Märkische Eisenbahn und 1 Verletzung auf die Oberschlesische Eisenbahn; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 13 getödtet und 86 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 43 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 3 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 16 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 20 Personen getödtet und 3 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 22 073,15 km Betriebslänge und 569 212 989 geförderten Achskilometern) 173 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln (34), die Bergisch-Märkische Eisenbahn (23) und die Oberschlesische Eisenbahn (23); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische), der Oberhessischen Eisenbahn und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 882,20 km Betriebslänge und 100 021 009 geförderten Achskilometern) 13 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigsbahn (6), die Rechte Oderufer Eisenbahn (3) und die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (2); verhältnissmässig sind jedoch auf der Hessischen Ludwigsbahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn und der Rechte Oderuferbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 115,76 km Betriebslänge und 9 240 450 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf der Weimar-Geraer Eisenbahn.

Gemäss des Decembernachweises der Züge und deren Verspätungen wurden auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 29 339,45 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 12 343 Courier- und Schnellzüge, 86 656 Personenzüge, 53 838 gemischte Züge und 85 201 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 517 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 29 426 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 674 202 189 Achskilometer bewegt, von denen 193 779 618 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 152 837 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 2 238 oder 1,46 pCt. (gegen 1,75 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,08 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 995 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 243 Verspätungen (= 0,81 pCt.) zur Last fallen (gegen 1,71 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 144 999 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 232 oder 0,85 pCt., mithin 0,04 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 374 Anschlüsse versäumt (gegen 430 in demselben Monat des Vorjahres und 329 im Vormonat). Von den Verspätungen überhaupt entfallen 111 auf die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln mit 93 Anschlussversäumnissen auf die Königliche Eisenbahndirection zu Hannover 138 mit 52, auf die Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg 99 mit 41, auf die Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln 239 Verspätungen mit 22 Anschlussversäumnissen.

Aus Sachsen.

Die Zweite Kammer hat bei Berathung der auf Erbauung von Eisenbahnen gerichteten Petitionen den Anträgen der Finanzdeputation gemäss beschlossen, die auf Ausführung der Linien Berggiesshübel-Gottleuba, Müglitzthalbahn, Potschappel-Wilsdruff, Geithain-Lausigk-Leipzig, Annaberg-Schwarzenberg, Stollberg-Zwönitz-Elterlein-Geyer-Annaberg, Elterlein-Schwarzenberg und Mülsengrundbahn gerichteten Petitionen der Regierung zur Erwägung zu überweisen, die Petitionen auf Erbauung der Eisenbahnlinien Dürrröhrsdorf-Dresden, Berthelsdorf-Eppendorf, Freiberg-Hainichen-Mittweida-Biesern-Rochlitz und Waldheim-Geringswalde-Rochlitz der Regierung zur Kenntnissnahme zu übergeben, endlich die Petitionen, betreffend den Bau von Linien Wilsdruff-Nossen, Berthelsdorf-Weissenborn-Halsbrücke und Altenburg-Kohren-Frohburg-Lausigk-Grimma, zur Zeit auf sich beruhen zu lassen.

Die Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen hat mit der Magdeburger Allgemeinen Versicherungsactiengesellschaft zu Magdeburg eine Uebereinkunft getroffen, nach der den Beamten der Sächsischen Staatsbahnen, welche eine Lebensversicherung bei der genannten Gesellschaft abschliessen, besondere Erleichterungen und Vortheile gewährt werden. Die

genannte Gesellschaft ist die erste und bisher einzige von allen Deutschen Lebensversicherungsanstalten, welche die für Aerzte, Advocaten, Gelehrte, Künstler und Beamte, namentlich auch Eisenbahnbeamte sehr zweckmässige Art der Lebensversicherung eingeführt hat, bei welcher, sobald der Versicherte durch Krankheit oder Körperverletzung dauernd erwerbsunfähig (invalide) wird, die Prämienzahlung aufhört, während die Verpflichtung der Gesellschaft zur Auszahlung des vollen versicherten Capitals an dem bedungenen Termine unverändert in Kraft bleibt.

Die Französischen Tramwaybahnen.

Der „Économist Français" enthielt vor Kurzem einen Artikel über die Rentabilität der verschiedenen Pferdebahnlinien in Frankreich, worin der Verfasser vor Allem seine Verwunderung darüber aussprach, dass die Pferdebahnen in Frankreich bisher in so geringem Masse ein Gegenstand der Speculation gewesen sind. Erst in den letzten Zeiten haben sie beträchtlich an Ausdehnung zugenommen, so dass gegenwärtig fast jede Stadt über 30000 Einwohner eine Pferdebahnlinie besitzt. In der ersten Zeit wurden Pferdebahnactien vom Publikum sehr schlecht bezahlt. Die Actien des Tramway du Nord in Paris und diejenigen des Tramway du Sud standen zeitweise auf 150 Frcs., während sie 8—900 Frcs. wirklich werth waren. In Frankreich befinden sich gegenwärtig etwa 23 verschiedene Linien, welche eine Gesammtlänge von 472 Kilometer besitzen. Die durchschnittlichen Anlagekosten waren etwa 176000 *M.* pro Kilometer. Das Betriebsmaterial erforderte hierbei etwa ebenso viel Anlagekosten als der Unterbau. Die Ausgabe für den Betrieb der Bahnen betrug im gesammten Durchschnitt aller Linien Frankreichs im Jahre 1880 etwa 97 pCt. des Bruttogewinnes und die Gesammtsumme, welche unter die Actionäre als Gewinn in diesem Jahre vertheilt wurde, betrug nur 906740 Frcs., also noch nicht ganz 1 pCt. des Capitals. Der Verfasser weist mit Recht darauf hin, dass dieses Resultat trostlos ist und sich mit denjenigen anderer Länder absolut nicht in Uebereinstimmung befindet, wie ja auch aus den kürzlich von uns mitgetheilten Zahlen bezüglich der Englischen Pferdebahnen hervorgeht, welche mit verhältnissmässig wenigen Ausnahmen eine ansehnliche Rentabilität des angelegten Capitals zeigen. Der Verfasser des Artikels ist der Ansicht, dass die Linien zu kostspielig angelegt sind und der Betrieb nicht der richtige ist. Es lässt sich diesen Behauptungen nicht ohne Weiteres zustimmen; da die Pariser Pferdebahnlinien einen bedeutenden Theil der in Frankreich überhaupt vorhandenen bilden, so ist vielmehr wohl anzunehmen, dass die theilweise starke Concurrenz des Omnibus- und des Droschkenverkehrs das ihrige dazu beiträgt, die Rentabilität erheblich herabzudrücken. An und für sich ist der reine Wagenverkehr in allen Städten Frankreichs ein eminent ausgebildeter; nirgends giebt es eine grössere Zahl von praktisch construirten Wagen, und speciell gilt dies von Paris, welches eine Fülle der verschiedensten Wagenmodelle aufweist, welche ganz bestimmten Zwecken dienstbar gemacht werden. Es ist übrigens bekannt, dass in Paris auch der Omnibusverkehr nicht rentirt, sondern vielmehr Omnibusactiengesellschaften ebenso schlechte Geschäfte machen, wie die Tramwaybahnen. Der Verfasser hebt alsdann die 6 Tramwaybahnen hervor, welche überhaupt keine Dividende bezahlen, es sind dies die Bahnen in Orléans, in Dunkerque, diejenige von Sèvres nach Versailles und die in Versailles selbst befindliche, endlich 2 Tramwaybahnen in Paris. Uebrigens giebt es auch einige wenige Bahnen, welche eine ganz ansehnliche Dividende abwerfen, und zwar die Pferdebahn in Bordeaux, welche 19, diejenige in Calais, welche 15,81 und endlich in Boulogne, welche 10 pCt. Dividende im Jahre 1880 bezahlt haben. Bemerkenswerth ist, dass die letztere Linie nur 68000 Frcs. Anlagekosten erfordert hat, was ihre Rentabilität einigermassen erklärlich machen dürfte.

Haftpflicht.

v. O. **Ein bei dem Putzen einer im Schuppen stillstehenden Locomotive erlittener Unfall begründet keinen Anspruch aus § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Angriff wegen Verletzung des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes ist nicht begründet. Zwar ist die Annahme der Nichtigkeitsbeschwerde als richtig anzuerkennen, dass unter dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des gedachten § 1 nicht nur die Beförderung von Personen und Sachen auf der Bahn, sondern auch diejenigen vorbereitenden Handlungen zu verstehen sind, welche mit der Beförderung unmittelbar zusammenhängen. Dies verneint aber das angefochtene Erkenntniss nicht, nimmt vielmehr an, dass das Putzen einer im Schuppen stillstehenden Locomotive mit dem Betriebe der Bahn nicht in Verbindung steht, mit den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes nicht verbunden ist, verneint damit den unmittelbaren Zusammenhang des Putzens der Maschine mit der Bahn. Eine Verletzung des § 1 a. a. O. liegt hierin nicht." (Erk. d. V. Civilsen. des Reichsger. v. 7. Decbr. 1881 in Sachen des Maschinenputzers G. G. zu Berlin, Klägers u. Imploranten, wider den K. Preuss. Fiscus, Bekl. und Imploraten; Blum u. Braun, Annal. Bd. V. S. 80.)

Strafrecht.

v. O. **Gefährdung des Transports auf einer Eisenbahn — § 316 Abs. 2. R.-Str.-G.-Bs.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revision giebt dem § 316 Abs. 2 a. a. O. eine nicht zu billigende Auslegung. Wenn diese Vorschrift mit der im Abs. 1 bezeichneten Strafe die 1. zur Leitung der Eisenbahnfahrten, 2. zur Aufsicht über die Bahn und 3. zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb angestellten Personen bedroht, sofern sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen, so wird nicht das Zusammentreffen der Funktionen zu 1—3 bei einer und derselben Person vorausgesetzt, vielmehr genügt das Vorhandensein einer dieser Funktionen. Es ergiebt sich dies aus dem Gegensatze des Absatzes 2 zu Absatz 1. Während in Absatz 1 die Fahrlässigkeit begriffsmässig bedingt, dass der Handelnde die Gefährdung des Transports als mögliche Folge seiner Handlung vorhersehen konnte, genügt in den Fällen des Absatzes 2 der Causalnexus zwischen der Dienstvernachlässigung und der eingetretenen Gefahr, d. h. es tritt die Strafe auch dann ein, wenn keine Möglichkeit, den eingetretenen Erfolg vorherzusehen, gegeben war. Diese Erweiterung der Verantwortlichkeit beruht offenbar auf den Erwägungen, dass einerseits die Sicherheit im Eisenbahnbetriebe sich nicht erreichen lässt, wenn nicht eine grosse Zahl von Bediensteten genau ihre Pflichten erfüllt und dass andererseits bei der verwickelten Gestaltung des Betriebes der einzelne Bedienstete selten die möglichen Folgen einer Pflichtvernachlässigung zu übersehen in der Lage ist. Hiernach aber ist es nicht von Belang, ob einem Angestellten nur eine der genannten Funktionen oder — was thatsächlich kaum zutreffen dürfte — alle drei übertragen sind." (Erk. d. II. Strafsen. des Reichsger. vom 13. Dez. 1881 wider W. Rep. 2532/81; Entscheid. Bd. V. S. 234 f.).

Eine Amerikanische Locomotivbauanstalt.

Die grösste Locomotivbauanstalt Nordamerikas, diejenige der Baldwin Works in Philadelphia, hat im vergangenen Jahre nicht weniger als 555 Locomotiven angefertigt, so dass fast auf jeden Arbeitstag zwei Locomotiven entfallen. Der grössere Theil dieser Locomotiven wurde in Nordamerika selbst abgesetzt. Ein bedeutender Theil ging aber auch nach dem Auslande; so gingen 49 nach Mexico, 16 nach Brasilien, 4 nach Cuba, 2 nach Centralamerika, 2 nach Peru, 1 nach den Sandwichs-Inseln. Die Werke haben in den letzten Jahren einen ungeheuren Aufschwung genommen; im Jahre 1880 wurden 517 Locomotiven gefertigt, von denen nur 53 nach dem Auslande gingen; 1879 betrug die Zahl der erbauten Locomotiven sogar nur 398, von denen jedoch 90 auf ausländische Rechnung angefertigt wurden. Die Zahlen der vorhergehenden Jahre sind nicht bekannt geworden; 1873 dagegen zählte man 437, von denen 75 ausserhalb der Vereinigten Staaten abgesetzt wurden. Gegenwärtig beschäftigt die Fabrik etwa 2800 Mann. Ein besonders lebhaftes Gepräge hat das Locomotivengeschäft gerade in letzter Zeit insofern angenommen, als die Nachfrage bedeutend stärker ist, als das Angebot. Die ungeheure Zunahme des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten hat natürlich auch einen aussergewöhnlich starken Bedarf an Locomotiven erzeugt, der nicht ohne Weiteres von den einheimischen Werken gedeckt werden konnte. Trotz der grossen Abneigung der Nordamerikaner gegen ausländische Locomotiven haben einzelne Eisenbahnverwaltungen sich entschliessen müssen, Bestellungen in England zu machen, — das erste Mal, dass derartige Bestellungen im Auslande überhaupt gemacht worden sind. Inzwischen sind jedoch eine grosse Zahl neuer Locomotivwerke und zwar hauptsächlich mit Englischem Capital in den Vereinigten Staaten entstanden, welche den Bedarf in Zukunft wohl decken und wahrscheinlich sogar auch noch Absatzkreise nach Aussen hin suchen werden. Schon heute gehen Nordamerikanische Locomotiven in grosser Zahl nach Australien, China und Japan und es ist anzunehmen, dass dieser Exporthandel Nordamerikas mit der Zeit sich wohl steigern wird.

Ein neues Eisenbahnsignal

nennt sich eine Erfindung, welche ein gewisser James Dolan in Succassunna (Staat Neu-York) gemacht haben will und welches darauf basirt, dass die Weichen mit einer besonderen Warn-Vorrichtung verbunden werden, die eine gewisse Strecke von ihnen entfernt ist, aber mit ihnen noch in Verbindung steht. Dieselbe besteht aus einem über die Bettung hervorragenden Klotz, welcher für gewöhnlich sich innerhalb der Bettung befindet, aber bei reglementswidrig geöffneter Weiche aus der Bettung hervorragt und von der Locomotive beim Vorbeipassiren angestreift wird, so dass sich auf der Locomotive die Berührung damit bemerkbar macht und der Führer darauf aufmerksam wird, dass die Weiche, welche er demnächst zu passiren hat, sich in unregelmässigem Zustande befindet. Der Führer der Locomotive hat alsdann noch die nöthige Zeit, den Zug zu bremsen und nachzusehen, was an der Weiche sich in Unordnung befindet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Preussisch - Oberschlesischer Verband. Vom 15. Februar cr. ab werden die Stationen Klopschen und Quaritz der Oberschlesischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Flachs (gebrecht) und Hanf als Verbandstationen aufgenommen. Es kommen demnach für den Verkehr von Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg i/Pr., Memel und Mühlhausen für Flachs und von Königsberg i/Pr. auch für Hanf die Sätze des Specialtarifs III zur Erhebung. Bromberg, den 13. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (379 J)

Für die Beförderung von rohen Steinen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der Station Guxhagen der Bergisch - Märkischen Bahn nach Bremen, Hamburg, Hannover etc. treten am 15. d. M. Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche auf den genannten Stationen zu erfahren sind. Hannover, den 13. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (382)

Für den Transport von Torfstreu in Ladungen von 10 000 kg von den Stationen Bremen, Bückeburg, Bünde, Hannover - Nordbhf., Hainholz, Minden, Neustadt a/R., Osnabrück-Westbhf., Ottersberg, Scheessel, Gifhorn, Diepholz, Drebber, Papenburg und Spelle nach den im Regierungsbezirke Minden gelegenen diesseitigen und Bergisch-Märkischen Stationen findet für die Zeit vom 15. d. Mts. bis 15. August d. J. die Berechnung einer ermässigten Fracht statt. Das Nähere ist in den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Hannover, den 14. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (383)

Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. Januar d. J. theilen wir mit, dass die neuen **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefte** II, IIIa und III b sowie der neue Tarif für Kohlen und Kokes zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen nicht schon am 1. März sondern erst am 1. April d. J. zur Einführung gelangen werden. Strassburg, den 17. Februar 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (384)

Zu dem directen Transittarif für Frachtgüter zwischen verschiedenen Stationen der Französischen Nordbahn und Westbahn einer- und Basel bezw. den zwischen Basel und Alt-Münsterol belegenen diesseitigen Stationen andererseits vom 1. August 1881 haben wir einen vom 15. d. Mts. ab gültigen Nachtrag, welcher für einzelne Artikel Ermässigungen enthält, herausgegeben. Strassburg, den 17. Februar 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (385)

Im **Böhmischen Braunkohlenverkehre** nach Deutschland via Bodenbach bezw. Mittelgrund treten am 1. März d. J. directe Frachtsätze für die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn in Kraft, über welche die betheiligten Stationen Auskunft geben. Dresden, den 18. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (386)

Die nach den Ausnahmetarifen vom 1. März resp. 20. October 1880 für den Verkehr zwischen den Hafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth, Nordenhamm, Hamburg, Harburg, Altona und Ottensen einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Hannover sowie Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn andererseits nebst Nachträgen bestehenden Frachtsätze für Talg (Classe 1) finden vom 1. März d. J. ab bis auf Weiteres auch auf die Artikel Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Kokosnussöl Anwendung. Köln, 17. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (387)

Am 1. März cr. tritt zum Gütertarife vom 1. April v. J. für den Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass - Lothringisch - Luxemburgischen Verkehr ein Heft 5 in Kraft, enthaltend: Kilometerzeiger und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen - Jülicher Eisenbahn einer- und den Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits. Preis 0,05 *M.* Köln, den 17. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (388)

Im diesseitigen Localgüterverkehr sowie im Rheinischen Nachbargüterverkehr kommen vom 1. März d. J. ab für Eisenerztransporte zwischen Metelen und verschiedenen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind. Köln, 16. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (389)

Die in den Ausnahmetarifen vom 1. März 1880 für den Verkehr zwischen den Elb- und Weser- bezw. den Emshafenstationen einerseits und Stationen der Rheinisch - Westfälischen Eisenbahnen andererseits sowie in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Mehl und Mühlenfabrikate werden mit dem 1. April d. Js. aufgehoben. An Stelle derselben kommen vom genannten Tage ab die bezüglichen, höheren Frachtsätze des Specialtarifs I zur Anwendung. Köln, den 17. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (390)

In den Local-Verkehren der unterzeichneten Directionen, sowie im gegenseitigen Verkehr der Preussischen Staats- und der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, ferner im Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, sofern der Verkehr sich nicht über andere als die vorgenannten Bahnen bewegt, tritt vom 1. März d. J. ab bis auf Weiteres ausnahmsweise für einzelne Gegenstände von Eisen oder Holz, welche ihrer Länge wegen durch die Seitenthüren eines bedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern und dergl., falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will, die gewöhnliche Frachtberechnung ein. Diese Absicht des Versenders ist in solchem Fall von demselben im Frachtbrief ausdrücklich zu bescheinigen.

Die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (§§ 49 und 55 des Betriebsreglements) erfolgt erst dann, wenn die Verladung möglich geworden ist. Köln, den 17. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (391)

Am 25. d. M. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn in Kraft.

Derselbe ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu 10 ₰ käuflich zu haben. Köln, den 16. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (392)

Für Glaubersalz - Transporte von der Sächsischen Station Mügeln nach Pilsen, Station der Kaiser Franz-Josefbahn, kommt von jetzt an ein Frachtsatz von 1,71 *M.* pro 100 kg auf der Route via Eger zur Anwendung, wenn die Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen erfolgt. Dresden, den 15. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (393)

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn. Am 1. April d. J. treten:

1. Nachtrag I zu dem vom 1. October 1881 ab gültigen Local-Güter-Tarif und
2. Nachtrag I zu dem vom 1. März 1880 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren und für die Nebengebühren im Güterverkehr

in Kraft.

Nachträge enthalten nur Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der Tarifvorschriften und die Uebertragung des Tarifs für die Nebengebühren in den Localgütertarif.

Tariferhöhungen treten durch diese Nachträge nicht ein. Blankenburg, den 18. Februar 1882. Die Betriebs-Direction. A. Schneider. (394)

Mit dem 1. April cr. treten die im Tarifheft 2 zum **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Cottbus (C. G. B.) einerseits und Crensitz, Delitzsch, Eilenburg, Jesewitz, Mockrehna, Taucha, Torgau und Zschackau, Stationen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn andererseits normirten directen Frachtsätze ausser Kraft, so dass die directe Abfertigung des Verkehrs zwischen Cottbus und den vorgenannten Halle - Sorau - Gubener Stationen künftig ausschliesslich im Localverkehre der Königlichen Eisenbahndirection Berlin stattfindet. Cottbus, den 17. Februar 1882. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (395)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Die Frachtsätze zwischen den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und Stationen der Thüringischen, Saal-, Werra-, Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut Eisenbahn, der Friedrichrodaer und Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn andererseits kommen am 31. März d. J. zur Aufhebung. Die Abfertigung von Sendungen, welche vom 1. April d. J. ab von und nach den gedachten Stationen zur Aufgabe gelangen, findet im Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verbande statt; auch erfolgt die Beförderung theilweise über andere Routen, als bisher dazu im Stettin-Berlin-Thüringischen Verbande bestimmt gewesen sind. Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Expeditionen.

Gleichzeitig treten am 31. März d. J. die im Stettin-Berlin-Thüringischen Verbande bestehenden Frachtsätze zwischen den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und der Station Erfurt der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn andererseits ausser Kraft und werden

durch neue Tarifsätze nicht ersetzt. Berlin, den 14. Februar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (396)

Mit sofortiger Gültigkeit ist für Reichenwalder Braunkohlen in Wagenladungen ab Hermania-Weiche, welche nach Frachtbriefvorschrift zum Uebergang auf die Frankfurter Localbahn bestimmt sind, ein Ausnahmetarif nach Frankfurt a. d. O. (Staatsbahnhof) zu dem Satze von 0,185 *M.* pro 100 kg. in Kraft getreten. Berlin, den 17. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (397)

Oberschlesische Eisenbahn. Der am 1. k. Mts. in Kraft tretende neue Stettin-Märkisch-Schlesische-Verband-Güter-Tarif ist bei unseren Stationen zum Preise von 4,50 *M.* zu kaufen. Breslau, den 18. Februar 1882. Königliche Direction. (398)

Zu dem vom 1. August 1880 ab gültigen Güter-Tarif für den Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verband tritt am 1. bezw. 20. n. Mts. der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Tarifsätze für die neu aufgenommene Staton Apeldoorn der Holländischen Eisenbahn, sowie Aufhebung von Tarifsätzen.

Exemplare des Nachtrags sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg 1882, Februar 15. Namens der Verbands-Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. Ramsauer. (399 B & W)

Mit dem 15. April 1882 treten an Stelle der bestehenden Tarifhefte IVa und b, VIa und b und VII a und b sowie der dazu erschienenen Nachträge zum Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarif vom 1. März 1879, enthaltend directe Tarifsätze für den Transit- und den localen Verkehr zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Saarbrücker- und Moselbahn, der Grossherzoglich Badischen Staats- und Königlich Württembergischen Staatsbahnen andererseits, neue Tarifhefte mit der gleichen Bezeichnung in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind theils höher, theils niedriger als die bestehenden.

In die neuen Tarifhefte VIa und VIb sind für die Stationen Altlussheim, Langenbrücken, Mauer, Mühlacker, Rheinsheim, Wiesloch und Würzburg directe Tarifsätze nicht mehr eingestellt worden. Ferner werden an genanntem Tage die Englisch-Südwestdeutschen Tarifhefte IV, VI und VII, enthaltend directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn einer- und Stationen der Saarbrücker- und Moselbahn, sowie der Grossherzoglich Badischen Staats- und Königlich Württembergischen Staatsbahnen andererseits in Wirksamkeit gesetzt. Nähere Auskunft ist in dem Tarifbüreau der zuletzt genannten beiden Bahnen, sowie dem der unterzeichneten Direction zu erfahren. Köln, den 3. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (400)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehre mit Cassel-Unterstadt kommen von jetzt an auch für Eil- und Stückgut die Tarifsätze für Cassel-Oberstadt zur Anwendung. Hannover, den 15. Februar 1882. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (401)

Frachtvergünstigung für Steinkohlen betreffend. Die zufolge unserer Bekanntmachungen vom 26. April und 3. Mai v. J. auf das Jahr 1881 eingeführten ermässigten Frachtsätze für Steinkohlentransporte von Zwickau, Lugau und Oelsnitz b/L. nach Dresden-Elbkai trans. und Riesa-Elbkai trans., welche gegen Vorlegung der Originalfrachtbriefe, bei einem Minimalquantum von 5 000 t pro Jahr und Nachweis über Weiterverfrachtung per Elbe, im Restitutionswege Anwendung finden, werden unter Aufrechterhaltung dieser Bedingungen für das Jahr 1882 erneuert. Dresden, am 16. Februar 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (402)

Südwestrussisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. März 1882 neuen Styls tritt der erste Nachtrag zum Südwestrussisch-Norddeutschen Gütertarif vom 13. October pr. n. St. in Kraft. Derselbe enthält: 1. Tariferhöhungen des Specialtarifs 2 für Getreide für verschiedene Südwestbahnstationen, welche bereits am 14. v. Mts. durch die üblichen Publicationsorgane veröffentlicht worden sind; 2. Berichtigungen des Haupttarifs.

Exemplare des vorbezeichneten ersten Nachtrages zum Gütertarif können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 15. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (403 J)

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Zu dem am 1. September 1881 auf unseren sämmtlichen Linien und auf der Donau-Drau-Bahn in Wirksamkeit getretenen Localtarife (Theil II) ist der Nachtrag III erschienen, welcher mit dem Eröffnungstage der Rákos-Ujszászer Linie in Wirksamkeit tritt und die für genannte Linien giltigen allgemeinen Bestimmungen, die Ergänzung der Stationstarife durch Aufnahme der Stationen der Rákos-Ujszászer Linie, weiter Gebührenermässigung für den Transport von Feuerlösch- oder Rettungsmittel und deren Begleiter bei Requisition derselben im Falle einer Feuersgefahr und schliesslich Druckfehlerberichtigungen enthält.

Gleichzeitig gelangt auch zum allgemeinen Kilometerzeiger der Nachtrag III zur Ausgabe, welcher die kilometrischen Entfernungen der Stationen der Rákos-Ujszászer Linie enthält. Budapest, im Februar 1882. Die Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen. (404)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Der durch unsere Bekanntmachung vom 4. Januar cr. mit Gültigkeit vom 1. März 1882 publicirte Nachtrag XIV zu unserem Localtarif ist erschienen und zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück bei den Stationscassen zu haben. Breslau, den 21. Februar 1882. VI. 369. Direction. (405)

Oberschlesische Eisenbahn. Für den Localverkehr und für den gegenseitigen Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen, sowie für den Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen wird — mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab — die folgende Bestimmung in die speciellen Tarifvorschriften aufgenommen:

„Dem Begleiter einer Sendung von Fischbrut oder von Zuchtfischen wird gestattet, gegen Lösung eines Billets III. Classe in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen werden, Platz zu nehmen, um die Erneuerung des Wassers selbst auszuführen." Breslau, den 17. Februar 1882. Königliche Direction. (406)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Die Stationen Badekenstedt, Derneburg, Othfresen, Bruchköbel, Fürstenhagen, Heldenbergen-Windeken, Hasselbach und Lichtenau scheiden für den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen mit dem 1. März 1882 aus dem Mitteldeutschen Verbande aus und werden mit den seitherigen Tarifsätzen in den Westdeutschen Verband aufgenommen. Hannover, den 15. Februar 1882. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction. (407)

2. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.). Die Anfertigung u. Lieferung von 200 Stück Langholzwagen soll im Wege der öffentlichen Submission und zwar in 2 Loosen von je 100 Stück vergeben werden. Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden in den nächsten Tagen auf unserm maschinentechnischen Bureau, Domhof 48 hierselbst, offen liegen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten à 3 *M.* von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens den 11. März d. J., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Langholzwagen"

frankirt und versiegelt an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet zu dem vorbezeichneten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten in unserem maschinentechnischen Bureau statt. Köln, den 18. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.). (56)

Privat-Anzeigen.

Beilage zu No. 15. Berlin, am 24. Februar 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro Januar 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Crefelder, Holsteinische Marsch-, Lübeck-Büchener, Pfälzische, Saal-, Weimar-Geraer, Württembergische, Böhmische West-, Erzherzog Albrecht-, Kaschau-Oderberger, Kronprinz Rudolf-, Ungarische Staats-, Vorarlberger und Rumänische Eisenbahnen.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

Altona-Kiel. Tarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.

(49) Nachtrag VI zu den besonderen Ausnahmetarifen im Localgüterverkehr v. 1/1. 78 (giltig v. 1/1. 82), enthaltend: Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Getreide und Getreideabfall, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate zwischen Kiel incl. Pferdebahn einerseits und Station Altona incl. Quai, Ottensen und Schulterblatt andererseits.

(49) Nachtrag XXVII zum Tarif v. 1/1. 78 (giltig v. 1/1. 82), enthaltend:
1. Ermässigung einiger Frachtsätze des Ausnahmetarifs I.
2. Seehafenausnahmetarif für Getreide etc.

(78) Nachtrag XXVIII (giltig v. 1/1. 82 an), enthaltend: Ueberführungsgebühren für Transporte zwischen dem Bahnhofe der Altona-Kieler Bahn und dem Bahnhofe der Kiel-Flensburger Bahn in Flensburg.

(78) Nachtrag VI zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/4. 81 (giltig v. 1/1. 82 an), enthaltend: Ueberführungsgebühren für Transporte zwischen dem Bahnhofe der Altona-Kieler Bahn und dem Bahnhofe der Kiel-Flensburger Bahn in Flensburg.

(274) **Bergisch-Märkische Eisenbahn.**
Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Localverkehr v. 15/2. 80.
Abänderung der Zusatzbestimmung zu B. 4 d ff. des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Berlin-Anhalter Eisenbahn.

(117) a) Nachtrag VI zum Gütertarif v. 1/10. 77, enthaltend: Anderweiter Tarif für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn; Abänderung von Frachtsätzen und Berichtigungen. Giltig v. 1/1. 82.

b) Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf sämmtlichen Strecken der Stammbahn und auf der Strecke Kohlfurt-Falkenberg v. 1/2. 80, giltig v. 1/1. 82, enthaltend: Abänderung der allgemeinen Tarifvorschriften und Aenderung des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen.

(28) **Berlin-Görlitzer Eisnnbahn.** Nachtrag I v. 1/1. 82 zum Tarif v. 1/9. 81.

Nachtrag II v. 1/1. 82 zum Tarif v. 1/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

(63) **Berlin-Hamburger Eisenbahn.** Nachtrag 9 v. 1/1. 82 zum Localgütertarif v. 15/1. 78, enthält:
I. Abänderung des Vorworts.
II. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II (Besondere Bestimmungen).
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen. (Gratis.)

Nachtrag 5 v. 1/1. 82 zum Tarife v. 15/3. 80 für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren, enthält:
I. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts D (Ueberfuhrgebühren).
II. Ergänzung des Kilometerzeigers.
III. Ergänzung der Tariftabellen. (Gratis.)

(176) **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Gewährung eines dreimonatlichen Freilagers auf Bahnhof Stettin B. S. F. für die Artikel Zink, Zinkasche, Zinknägel, Blei in Mulden, zinkische und bleiische Producte, welche von Schlesien über die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn dort eingehen. Tarif ab 13/1. cr.

(123) **Oberschlesische Eisenbahn.** Tarif v. 1/10. 81.
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs F unseres Localgütertarifs für Erze aus Ungarn bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür gelangen fortan auch für den Transport von Erzen aus Steyermark und Kärnthen bei Aufgabe des bezeichneten Quantums zur Anwendung.
Zugleich werden die Ausnahmesätze für Erze im Verkehre von Oderberg nach Sosnowice trans. auf 0,31 *M.* und von Ratibor nach Sosnowice trans. auf 0,17 *M.* pro 100 kg ermässigt.

Posen-Creuzburger Eisenbahn.
a) Tarifsätze für Wagenladungen sämmtlicher Classen und Ausnahmetarife für die Haltestelle Mieschkow.
b) Localausnahmetarif für gebrannte Steine etc. zwischen sämmtlichen Stationen, giltig v. 1/1. 82.

Königliche Eisenbahndirection Berlin.
(20) 1. Nachtrag I zum Tarif für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, giltig v. 1/12. 81 bezw. 1/1. 82.
(20) 2. Nachtrag II zum diesseitigen Gütertarif, giltig v. 1/1. 82.

(76) **Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg.**
Mit dem 1/1. cr. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif für den Directionsbezirk Bromberg in Kraft. Derselbe enthält den neuen Tarif für die Ueberführung in Berlin.

Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a. M. Nachtrag 9 zum Gütertarif v. 1/1. 81, giltig v. 1/1. 82, enthaltend:
Ergänzungen und Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs für die Beförderung von Gütern an Verbindungsbahnen.
Aenderungen resp. Ergänzungen des Tarifkilometerzeigers.
Ausnahmesätze für Eisenerze etc. im Verkehr mit Burgsolms.
Nachtrag 3 zum Viehtarif v. 1/1. 81. Derselbe ist ab 1/1. 82 giltig und enthält:
Ergänzung der Tarifvorschriften.
Ergänzung des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen.

Eisenbahndirectionsbezirk Magdeburg.
(710) Nachtrag No. 4 v. 1/1. 82 zum Gütertarif v. 1/7. 81, enthaltend: 1 Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen. 2. Ergänzungen und Berichtigungen des Kilometerzeigers. 3. Ergänzung der Ausnahme- und Stationstariftabellen.
(800) Nachtrag No. 6 v. 1/1. 82 zum Localvieh- etc. Tarif v. 1/2. 80, enthaltend: 1. Ergänzung der Tarifvorschriften. 2. Ergänzung des Tarifes betreffs Tarifirung von Dampfwagen. 3. Aenderung der Ueberfuhrgebühren in Berlin.

(25) **Sächsische Staatseisenbahnen.**
a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Abdruck für den Localgüterverkehr der Königlich Sächsischen Staateisenbahnen v. 1/1. 82, enthaltend: Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr. A. Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen. B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
b) Localgütertarif, Theil II v. 1/1. 82, enthaltend: Besondere Bestimmungen nebst Tariftabellen.
Hierdurch werden die Specialbestimmungen und Tarife für den Localgüterverkehr vom 1/4. 77 sammt den dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Pilsen-Priesen (Komotau).
Tarif Theill II, besondere Bestimmungen und Gebührentarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern sowie für die mit diesem Transporte im Zusammenhang stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen, giltig v. 1/1. 82.

Ausser Kraft getreten sind: Das Reglement und die allgemeinen Tarife für Eilgüter und gewöhnliche Güter v. 20/9. 76 nebst Nachträgen I—XII.

II.

(789) **Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.**
Die Verkehrsstelle Alt-Chemnitz ist v. 1/1. 82 ab für den Wagenladungsverkehr in den Tarif für obigen Verkehr aufgenommen worden. Einführung dieser Bestimmung erfolgte im Instructionswege. (Sächs. Staatsb.)

(46) **Bergisch-Märkisch-Bayerischer Verkehr.** Tarif v. 1/4. 80 Am 1/1. 82 treten Instradirungsänderungen ein. (Berg.-M.)

(612) **Bergisch-Märkisch-Belgischer Verkehr.** Tarif für die directe Beförderung von Gütern. Theil I v. 1/1. 80 und Theil II (Transittarife) v. 10/1. 80.
Am 1/12. 81 tritt der Nachtrag IV zu Theil I und Theil II in Kraft (No. 643) Bergisch-Märkisch-Grand-Central-Belge Verkehr, Tarif für die directe Beförderung von Gütern. Theil I v. 1/7. 81 und Theil II (Transittarife) v. 1/8. 80.
Am 1/12. 81 tritt der Nachtrag I zu Theil I und zu Theil II in Kraft. (Berg.-Märk. E.)

(644) **Bergisch-Märkisch-Holländischer Verbands-Gütertarif** via Winterswyk v. 10/7. 80.
Einführung ermässigter Sätze im Verkehr zwischen Altenessen, Deutz (Köln), Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Herne, Marten, Mülheim a/Rh., Oberhausen, Ruhrort-Rhein und Siegen, Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und s' Gravenhage und Leiden, Stationen der Holländischen Bahn, andererseits. (Berg.-Märk. E.)

(743) **Bergisch-Märkisch-Niederländischer Verbands-Gütertarif** via Venlo v. 1/1. 80.
Einführung ermässigter Eilgutsätze für den Verkehr zwischen Rotterdam, Station der Niederländischen Staatsbahn, einerseits und verschiedenen Bergisch-Märkischen Stationen andererseits, sowie zwischen Dordrecht und Langendreer. (Berg.-Märk. E.)

(204) **Bergisch-Märkisch-Niederländischer Verkehr.** Tarif v. 1/1. 80 und Gütertarif für den Bergisch-Märkisch-Niederländischen Rheinbahnverkehr v. 7/1. 81.
Einbeziehung der Station Utrecht-Gasfabrik der Niederländischen Rhein- und Niederländischen Central-Eisenbahn für Gütersendungen der Wagenladungsclasse B und der Specialtarife I, II und III. (Berg.-Märk. E.)

(644) **Bergisch-Märkisch-Niederländischer Rheinbahnverkehr** via Emmerich v. 7/1. 81.
Einführung ermässigter Sätze im Verkehr zwischen Altenessen, Deutz (Köln), Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Herne, Marten, Mülheim a/Rh., Oberhausen, Ruhrort-Rhein und Siegen, Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn, einerseits und s' Gravenhage und Leiden, Stationen der Niederländischen Rheinbahn andererseits.

(743) Einführung ermässigter Eilgutsätze für den Verkehr zwischen Rotterdam, Station der Niederländischen Rheinbahn einerseits und verschiedenen Bergisch-Märkischen Stationen andererseits. (Berg.-Märk. E.)

(21) **Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Gütertarif**, Heft I—VI. Nachtrag 18 giltig v. 1/1. 82. Inhalt:
1. Aufhebung von Tarifsätzen.
2. Verzeichniss der Artikel der Ausnahmetarife.
3. Anderweite Frachtsätze zwischen Ringelheim Br. E. einerseits und Stationen des K. Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg, der Berlin-Anhaltischen und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits.
4. Abgeänderte Frachtsätze zwischen Oschersleben und Vienenburg Br. E. einerseits und Stationen der Berlin-Anhaltischen, Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Dresdener und bezw. Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits.
5. Erhöhte Frachtsätze zwischen Leipzig B. A. E. einerseits und Gr. Behnitz und Wustermark andererseits, sowie neue Frachtsätze zwischen Hohenthurm und Trotha.
6. Neue Tarifsätze zwischen Berlin B. P. M. E. einerseits und Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg) und der Cottbus-Grossenhainer Bahn andererseits.
7. Abgeänderte Frachtsätze zwischen Cöthen B. A. E. einerseits und Cottbus-Grossenhainer und Halle-Sorau-Gubener Stationen andererseits.
8. Neue bezw. abgeänderte Tarifsätze zwischen Dresden-Friedrichstadt einerseits und der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits.
9. Ausnahmetarif für Salz von Salzgitter. (Berlin-Anhalt.)

(14) **Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband.** Nachtrag No. 15 v. 1/1. 82 zum Gütertarif v. 1/3. 78, enthaltend:
I. Aenderung von Stationsbezeichnungen.
II. Aufhebung von Tarifsätzen.
III. Anderweite und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin, Spandau, Wittenberge der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover, sowie der Oldenburgischen Bahn andererseits.
IV. Anderweite und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Lüneburg (B. H.) einerseits und Stationen des Directionsbezirks Hannover, sowie Station Osnabrück des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits.
V. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Seegefeld der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Hannover andererseits.
VI. Tarifsätze für den Verkehr mit der neu aufgenommenen Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
VII. Ausnahmefrachtsätze für Steine des Specialtarifs III im Verkehre zwischen Station Emmerthal des Directionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Berlin Hamburger Bahn, sowie Station Neu-Ruppin der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Bahn andererseits.
VIII. Ausnahmefrachtsatz für Salz im Verkehre von Peine (Hr.) nach Station Lenzen der Berlin-Hamburger Bahn. (Magdeb.)

(783) **Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband.**
Nachtrag No. 12 v. 1/1. 82 zum Tarifheft No. 2 v. 1/4. 78, enthaltend:
I. Ergänzung zu den speciellen Tarifvorschriften.
II. Ausnahmetarifsätze für Braunkohlen und Braunkohlenbriquets in Ladungen von 10 000 kg von einigen Stationen der Strecke Halle-Nordhausen nach den Bahnhöfen Berlin (B. A.) und Berlin (B. P. M.).
III. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Cöthen (B. A.), Leipzig (B. A.) und Halle (B. A.) einerseits und Beelitz, Drewitz und Michendorf andererseits.
IV. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin (B. P. M.) einerseits und Schlettau und Teutschenthal andererseits. (Magdeb.)

(756) **Berlin-Sächsischer Verband.**
Gütertarif, Theil II. Besondere Bestimmungen für den Güterverkehr v 1/1. 82.
Gütertarif, Theil II Heft No. 1 v. 1/1. 82, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (Stammbahn und Linie Kohlfurt-Falkenberg) einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen andererseits.
Gütertarif, Theil II Heft No. 2 v. 1/1. 82, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin (Linie Berlin - Dresden, Berliner Ringbahn und Berliner Staatsbahnhöfe) einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen andererseits.
Gütertarif, Theil II Heft No. 3 v. 1/1. 82, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin - Görlitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, ferner Reichenberg (S. N. V. B.) andererseits, sowie für den Verkehr zwischen Reichenberg (S. N. V. B.) und Zittau (B. G. B) einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin andererseits.
Durch vorgenannte Tarife werden die Gütertarife
1. für den Berlin-Sächsischen Verband (Heft 1 und 2) v. 1/1. 80 nebst Nachträgen,
2. für den Märkisch - Sächsischen Verband v. 1/11. 77 nebst Nachträgen
aufgehoben Ferner gelangt der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (Linie Kohlfurt - Falkenberg) einerseits und Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits v. 1/7. 77 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen insoweit zur Aufhebung, als darin Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen enthalten sind, zur Aufhebung.

(153) Vom 15/1. 82 ab gelten die im Berlin - Sächsischen Verbande für die Station Berlin - Ostbahnhof bestehenden Tarifsätze auch für den Verkehr mit Station Lichtenberg der Preussischen Ostbahn.
Die Frachtsätze des Localgütertarifs des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin zwischen der Berliner Ringbahnstation Wedding und Dresden-Friedrichstadt gelten vom gleichen Tage ab auch für den Verkehr mit Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof). (Sächs. Staatsb.)

Berlin-Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.
(50) Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, giltig v. 1/1. 82.
(124) Nachtrag XVI zum Verbandsgütertarif v. 1/4. 78 (giltig v. 15/1. 82), enthaltend: Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften. (Altona-Kiel.)

(557) **Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbarverkehr.**
Nachtrag No. 7 v. 1/1. 82 zum Tarif v. 1/5. 78, enthaltend anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Bergedorf, Boitzenburg, Büchen, Dannenberg, Dömitz, Glöwen, Hamburg, Hitzacker, Lüneburg und Wilsnack unter Aufhebung der bisherigen Tarifsätze. (Magdeburg.)

(493) **Deutsch-Russischer Verband.**
Mit dem 1/1. cr. tritt ein neuer Ausnahmetarif für Flachs etc. in Kraft, welcher Sätze zwischen Russischen und Schlesischen Stationen enthält. (Bromberg.)
Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr.
Nachtrag II zu den Reglementbestimmungen etc., Nachtrag IV zu Tarifheft I, Nachtrag III zu Tarifheft II, Nachtrag IV zu Tarifheft III v. 1/2. 79, Nachtrag II zu Tarifheft IV v. 1/8. 79 giltig v. 1/1. 82.
Enthaltend Aenderungen, Ergänzungen und Aufnahme neuer Stationen. (Galiz. C. L. E.)
(724) **Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.**
Theil II, Heft 1, Theil II, Heft 2, Theil II, Heft 3, Ausnahmetarif für Borstenviehsendungen giltig v. 1/1. 82.
Verkehr zwischen Galizien und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
Verkehr zwischen Galizien und der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft, Oesterreichischen Nordwestbahn und Kaiser Franz Josefbahn,
Verkehr mit der Buschtêhrader Bahn, dann Böhmischen Westbahn,
Verkehr zwischen Galizien und Böhmen, Mähren und Schlesien unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Tarifes und zwar des Heftes I v. 15/3. 78 und des Heftes II v. 15/8. 78. (Galiz. C. L. E.)
(229) **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer Eisenbahnverband.** Für den Transport von Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Station Josefihütte einerseits und Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau, Sudenburg, Schönebeck und Wallwitzhafen andererseits sind v. 23/1. 82 ab directe Frachtsätze im Instructionswege eingeführt worden. (Sächs. Staatsb.)
(696) **Hannover-Magdeburg-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag VII v. 1/1. 82 zum Gütertarife, Theil II, v. 15/5. 80, enthaltend: I. Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Getreide) im Verkehr mit Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn. II. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsb.)
(64) **Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband via Wittenberge-Berlin resp. via Stendal-Berlin.** Nachtrag 6 v. 1/1. 82 zum Verbandsgütertarif v. 1/7. 78, enthält:
Anderweite Frachtsätze für die Stationen Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Verkehre mit Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin (Berlin-Stettiner Linie). (Preis 0,10 *M.*) (Berlin-Hamburg.)
(129) **Hanseatisch-Preussischer Verkehr.**
Vom 15/1. cr. ab treten für den Verkehr zwischen Königsberg i. Pr. einerseits und den westlichen Hafenstationen Brake, Elsfleth, Nordenhamm und Bremerhafen resp. Geestemünde andererseits ermässigte Ausnahmesätze für Hanf bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg in einer Wagenladung oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum in Kraft. (Bromberg.)
(15) **Harz-Nordseeverband.**
Nachtrag No. 24 v. 1/1. 82 zum Gütertarif v. 1/1. 78, enthaltend:
I. Aenderung von Stationsbezeichnungen.
II. Aufhebung von Tarifsätzen.
III. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Kreiensen (Br.) und Sandebeck und Steinheim.
IV. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Wiesenburg des Directionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und Braunschweigischen Stationen andererseits.
V. Anderweite und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Emsdetten, Greven, Mesum des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Berlin-Anhaltischen Stationen andererseits.
VI. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Hamburg des Directionsbezirks Hannover einerseits und den Stationen Beelitz, Belzig, Brück des Directionsbezirks Frankfurt a. M. sowie den Stationen Delitzsch und Raguhn der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits.
VII. Anderweite und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin und Leipzig der Berlin-Anhaltischen Bahn, sowie Oschersleben und Vienenburg der Braunschweigischen Bahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Hannover beziehungsweise der Oldenburgischen Bahn andererseits. (Magdeb.)
(205) **Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr** vom 1/9. 78. Einführung des Nachtrags XI zum 1/2. 82. (Berg.-Märk. E.)
Holländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarif vom 1/3. 79. Nachtrag I zum Heft I Theil II, enthaltend specielle Tarifvorschriften für den Transport von frischen Seefischen und Ausdehnung der Haftpflicht bei Güterbeförderung in bedeckten Wagen. Giltig vom 15/12. 81. Preis 0,05 *M.* (Els.-Lothr.)
(135) **Köln-Minden-Niederländischer Güterverkehr via Venlo.** Anderweite ermässigte Frachtsätze für Eilgut resp. Stückgut und Güter der Wagenladungsclasse A 2 zwischen den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.), Dortmund, Hamm, Herne und Marten einerseits und der Niederländischen Staatsbahnstation Dordrecht andererseits. Gültig vom 9/1. 82. (Köln rechtsrh.)
(767) **Kursk-Königsberger Eisenbahnverband.** Mit dem 15/1. 82 tritt der 3. Nachtrag zum Tarif in Kraft, derselbe enthält:
1. Aufnahme der Station Pillau und Memel in den Tarif für Hanf etc. im Verkehr mit sämmtlichen Russischen Stationen.
2. Berichtigung und Ergänzung des Haupttarifs. (Brombg.)
(89) **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahnverband via Wittenberge bezw. via Spandau und via Berlin oder via Salzwedel-Harburg.** Nachtrag 12 vom 1/1. 82 zum Verbandsgütertarif vom 1/5. 78 enthält:
1. Ergänzung des Vorworts.
2. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
3. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hamburg und Lüneburg.
4. Frachtsätze für die Relation Parchim-Brunau-Packebusch.
5. Frachtsätze für die in den Verband aufgenommene Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
6. Druckfehlerberichtigungen. Preis 0,15 *M.* (Berlin-Hamburger E.)
(6) **Magdeburg-Sächsischer Verband.**
Nachtrag VI vom 1/1. 82 zum Gütertarif vom 1/10. 79, enthaltend:
1. Ergänzung des Vorworts.
2. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Elsterberg, Seitschen und Wiesenbad bezw. Grossschirma und Lohmen der Sächs. Staatsbahn.
3. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leiziger Bahnhof), Elsterwerda, Grossenhain und Werdau der Säch. Staatsb.
4. Anderweite Frachtsätze für die Station Cöthen der Magdeburg-Halberstädter Bahn.
5. Berichtigungen des Nachtrags V. (Sächs. Staatsb.)
(55) **Mitteldeutscher Verband.**
Nachtrag XI zu Heft No. 1 zum Verbandsgütertarif vom 1/1. 81, gültig vom 15/1. 82 ab, enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen Ilmenau trans., Bärwalde, Neumühl-Kutzdorf und Birkenfeld-Stadt, Einführung der Eilgut- und Stückgut-Frachtsätze für Ammendorf, Beseitigung der alten Tarife für Steinkohlen etc. zwischen Ludwigshafen und Rödelheim.
(779) Nachtrag V zu Heft No. 2 giltig vom 1/1. 82 ab, enthaltend Frachtsätze zwischen Bodenbach, Tetschen und Reitzenhain einer- und Bischhausen, Burghofen, Dingelstedt, Geismar, Küllstedt Oberbeisheim und Spangenberg andererseits.
(55) Nachtrag V zu Heft No. 3a giltig vom 15/1. 82 ab, enthaltend Berichtigung zum Nachtrag IV und neue Tarifsätze für Birkenfeld-Stadt.
(55) Nachtrag V zu Heft No. 3b giltig vom 15/1. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für Birkenfeld-Stadt.
(55) Nachtrag VIII zu Heft No. 4 giltig vom 15/1. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Ilmenau transito, Bärwalde und Neumühl-Kutzdorf.
(717) Nachtrag X zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/3. 80 giltig vom 1/1. 82 ab, enthaltend Vorschriften für die Beförderung von halben Ladungen Vieh. (Thüringische.)
(68) **Niedersächsisch-Ostdeutscher Tarif.** Mit dem 1/1. 82 tritt der Nachtrag V zum Tarif in Kraft.
Derselbe enthält:
1. Berichtigungen zum Vorwort.
2. Berichtigungen zu II B „Specielle Tarifvorschriften".
3. Abänderungen resp. Ergänzungen zu IIa Tariftabellen. (Bromberg.)
(745) **Norddeutscher Verband.** Nachtrag 15 vom 1/1. 82 zum Gütertarif vom 1/1. 78.
Ausscheidung directer Verkehrsrelationen. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Driburg und Naensen. Einbeziehung der Station Styrum der Bergisch-Märkischen Bahn in den Verband. Einbeziehung der Station Georgs-Marien-Hütte der Georgs-Marien-Hütte-Eisenbahn in den Verband.
Anderweite Tarifsätze für die Stationen Leipzig der Berlin-Anhaltischen und Vienenburg der Braunschweigischen Bahn. Erhöhung der Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Specialtarifs II im Verkehr nach Berlin, Potsdamer Bahnhof und Stationen der Strecke Steglitz-Brandenburg. Ausnahmetarif fur Schwefelkiestransporte von Grevenbrück, Lintorf und Schwelm. Berichtigungen des Nachtrags 7. (Hannover.)
(5) **Norddeutsch-Sächsischer Verband.**
Nachtrag V vom 1/1. 82 zu den besonderen Bestimmungen des Gütertarifs vom 1/11. 79, enthaltend Berichtigung des Nachtrags IV.
Nachtrag VII vom 1/1. 82 zu Heft No. 1 desselben Gütertarifs, enthaltend:
1. Neue Frachtsätze für die Stationen Gössnitz und Wiesenbad der Sächsischen Staatsbahn.

2. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Bahn bezw. Werdau und Gera der Sächsischen Staatsbahn.
3. Aufnahme der Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Bahn.
4. Berichtigung des Nachtrags VI.

Nachtrag VII vom 1/1. 82 zu Heft No. 2 desselben Gütertarifs, enthaltend: 1. Neue Frachtsätze für Station Wiesenbad der Sächsischen Staatsbahn. 2. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Grossenhain und Werdau der Sächsischen Staatsbahn, ferner für den Verkehr der Stationen Dresden-Friedrichstadt und Grossenhain der Berlin-Dresdener Bahn. 3. Berichtigungen des Haupttarifs.

Nachtrag VII vom 1/1. 82 zu Heft No. 3 desselben Gütertarifs enthaltend: Veränderte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Deesden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Elsterwerda, Grossenhain und Werdau der Sächsischen Staatsbahn, Dresden-Friedrichstadt und Grossenhain der Berlin-Dresdener Bahn, Elsterwerda der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg), sowie Cottbus und Peitz der Cottbus-Grossenhainer Bahn.

(199) Mit Giltigkeit vom 17/1. 82 ab ist der Frachtsatz der Classe B im Verkehre zwischen Hamburg und Chemnitz von 3,19 in 3,18 *M.* ermässigt worden. Einführung erfolgte vorläufig im Instructionswege. (Sächs. Staatsb.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband.

(87) Nachtrag I zum Verbandsgütertarif v. 1/12. 81, giltig v. 1. bezw 2/1. 82 ab, enthaltend Bestimmungen über Anwendung der Tarifsätze für Ilmenau trans. (im Verkehr mit der Ilmenau-Gehrener Bahn) und für Eil- und Stückgut im Verkehr mit Ammendorf, Station der Thüringischen Bahn.

(758) Nachtrag V zum Verbandsgütertarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/3. 80, giltig v. 1/1. 82 ab, enthaltend Ergänzung der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. (Thüring.)

(771) **Ostsee-Eisenbahnverband.** Nachtrag XII zum Verbandsgütertarif v. 1/3. 78 (giltig v. 1/1. 82), enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Lübeck der Eutin-Lübecker Bahn einer- und Station Lensahn der Kreis Oldenburger Eisenbahn andererseits. (Altona-Kiel.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verband.

(195) Tarif v. 1/6. 79. Die mit 20/1. 82 laut Nachtrag I zum Gütertarife zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau v. 1/10. 81 zur Einführung gekommenen Ausnahmesätze für Getreide und Mühlenfabrikate nach Berlin (Schlesischer Bahnhof) haben von gedachtem Tage ab auch für Berlin (Berlin-Görlitzer Bahnhof) Geltung.

(217) Im Posen-Schlesisch-Märkischen Verbandverkehre erfolgt zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und Grätz, Station der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits bis auf Weiteres directe Güterabfertigung zu den für Opalenica im Posen-Schlesisch-Märkischen Verbandtarife enthaltenen directen Frachtsätzen mit einem Zuschlage von 0,40 *M.* für Eilgut, 0,20 *M.* für Stückgut und 0,10 *M.* für Güter der Wagenladungsclassen, der Special- und Ausnahmetarife pro 100 kg. (Oberschles. E.)

(156) **Preussisch-Oberschlesischer Verband.**

Vom 15/1. cr. ab wird Flachs (gebrecht) bei Aufgaben von Quantitäten von je 10 000 kg im Verkehr von den Ostbahnstationen Alexandrowo, Königsberg, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Memel und Mühlhausen nach Station Bengersdorf der O. S. E. sowie Hanf unter der gleichen Bedingung von Königsberg nach Bengersdorf zu den Sätzen des Specialtarifs III befördert. (Bromberg.)

Preussisch-Sächsischer Verkehr.

Die Güterexpeditionen Bromberg und Thorn erhalten eine Zusammenstellung von Sätzen, welche im Preussisch-Sächsischen Verkehr resp. im Staatsbahnverkehr zwischen Oberschlesien und Magdeburg die billigeren sind und bis auf Weiteres angenommen werden sollen. (Bromberg.)

(509) **Preussisch-Sächsischer Verbandtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 82.

Durch diesen Tarif treten die im Nachtrag I des Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verbandtarifs für die bezüglichen Relationen enthaltenen Bestimmungen etc. ausser Kraft. (Preis 0,50 *M.*) (Oberschles. E.)

Preussisch-Thüringischer Verband.

(38) Nachtrag XIII zum Verbandsgütertarif v. 1/8. 78, giltig v. 10/1. bezw. 15/1. bezw. 15/2. 82 ab, enthaltend Salzsätze für den Verkehr mit den Stationen Blottnitz, Gr. Stein, Gr. Stehlitz, Peiskretscham und Tost der Oberschlesischen Bahn, anderweite zum Theil erhöhte Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Königlichen Ostbahn, Ostpreussischen Südbahn, sowie Bromberg und Thorn der Oberschlesischen Bahn, ermässigte Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III im Verkehr mit den Stationen der Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen, bezw. den entsprechenden Concurrenzstaationen der Rechte Oderufer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Märkisch-Posener Bahn, neue Tarifsätze für Ammendorf (Th. B.) und Ringleben-Gebesee (Nordh.-Erf. B.), anderweite erhöhte Tarifsätze für Schmalkalden (Werrab.), Georgenthal und Ohrdruf (Gotha-Ohrdr. B.), Zittau (B.-G. und S. St. B.) einerseits und Plagwitz-Lindenau und Zeitz (Th. B. und S. St. B.) andererseits, Aufhebung verschiedener directer Tarifsätze der Station Plagwitz-Lindenau (S. St. B.), Ausnahmetarifsatz für den Transport von Brennholz etc. zwischen Cottbus und Plagwitz-Lindenau (Th. B. und S. St. B.).

(56) Nachtrag XIV, giltig v. 1/1. bezw. 15/2. 82 ab, enthaltend anderweite Tarifsätze für die Stationen Erfurt (Thüring. B.) und Sömmerda (Saal-Unstrutb.)

(759) Nachtrag IV zum Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/3. 80, giltig v. 1/1. 82 ab, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. (Thüring.)

(90) **Rechtsrheinisch-Bayerischer Güterverkehr.** Directe Frachtsätze, giltig v. 10/1. 82 für den Verkehr zwischen Station Hamm des Directionsbezirks Köln (rehhtsrh.) und Station Küps der Bayerischen Staatsbahn andererseits. (Köln rechtsrh.)

(147) **Rheinischer Nachbarverkehr.** Heft 8 v. 15/1. 82 zum Gütertarif v. 1/9. 81, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen den rechtsrheinischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) sowie Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgs-Marienhütte Eisenbahn einerseits und der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn andererseits. (Preis 0,20 *M.*) (Köln rechtsrh.)

(136) **Rheinisch-Niederländischer Güterverkehr** via Emmerich und via Venlo. Ermässigte Eilgutfrachtsätze zwischen den rechtsrheinischen Stationen Bochum, Hagen, Haspe, Herdecke, Hörde, Langendreer, Mülheim a. d. Ruhr und Steele einerseits und Station Rotterdam der Niederländischen Rhein- und der Niederländischen Staatseisenbahn andererseits, giltig v. 9/1. 82. (Köln rechtsrh.)

(765) **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verbandsgütertarif** v. 15/6. 78.

Uebertragung der im Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verbandsgütertarif v. 1/12. 81 für Cassel und Warburg (Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover) bestehenden billigeren Sätze auf die gleichnamigen Bergisch-Märkischen Stationen. (Berg.-Märk.)

(103) **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verbandstarif** v. 15/6. 78.

Am 15/1. 82 treten verschiedene Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover aus dem Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbande aus und gehen in den Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verband über. (Berg.-Märk. E.)

(106) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgüterverkehr.**
Nachtrag IV zu den allgemeinen Bestimmungen etc., Nachtrag IV zu Theil II Heft 1, Nachtrag III zu Theil II Heft 2, Nachtrag II zu Theil II Heft 3, Nachtrag IV zu Theil II Heft 4
v. 1/1. 80, giltig v. 1/1. 82.

Enthalten Aenderungen, Ergänzungen und Aufnahme neuer Stationen. (Galiz. Carl-Ludw. E.)

(3) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreidetarif** v. 1/7. 78. Der im Nachtrag 2 zum Heft II des rubricirten Verkehrs enthaltene Seeexporttarif für den Transport von Getreide etc. von Galizien und Rumänien nach Hamburg etc. transito seewärts bleibt noch bis Ende Juni 1882 in Kraft. Auch gelten bis zu diesem Termine noch die im Tarifheft II v. 1/10. 77 enthaltenen Sätze des Specialtarifs, sowie des Ausnahmetarifs für Getreide etc. Russischer Provenienz nach Hamburg etc., sofern die Transporte unter Beobachtung der für den Seeexport geltenden Controlvorschriften seewärts weiter verfrachtet werden. (Oberschlesische E.)

(606) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandsgütertarif** v. 1/1. 80.

Nachtrag IV zu Theil I, giltig v. 1/1. 82, enthaltend:
1. Abänderungen der allgemeinen Tarifvorschriften.
2. Ergänzung der Güterclassification. (Preis 0,10 *M.*)

Theil II, Nachtrag IV zu Heft 1, giltig v. 1/1. 82, enthaltend:
1. Aufnahme der Station Lancut und Zadworze der Galizischen Carl-Ludwigbahn, Dresden-Friedrichstadt der Berlin-Dresdener Bahn, sowie Neurode, Mittelsteine und Wüstegiersdorf N. M. B.
2. Ermässigte Frachtsätze für Glatz O. S. E.
3. Ausnahmesatz für Erze zwischen Trzebinia K. F. N. B. und Rosdzin O. S. E.
4. Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Locomobilen etc. auf Hebekrähne.
5. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 10 a und 10 b (Parquetten und Friesen). (Preis 0,10 *M.*)

Nachtrag III zu Heft 2, giltig v. 1/1. 82, enthaltend:
1. Aufnahme der Stationen Lancut und Zadworze.
2. Ausnahmetarif für gesalzene Heringe.

3. Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Locomobilen etc. auf Hebekrähne.
4. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 10 a und 10 b (Parpuetten und Friesen).
5. Druckfehlerberichtigung. (Preis 0,10 *M.*)
Nachtrag II zu Heft 3, gültig v. 1/1. 82, enthaltend:
1. Aufnahme der Stationen Lancut und Zadworze.
2. Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Locomobilen etc. auf Hebekrähne.
3. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 10 a und 10 b (Parquetten und Friesen).
4. Druckfehlerberichtigungen. (Preis 0,10 *M.*)
Nachtrag IV zu Heft 4, giltig v. 1/1. 82, enthaltend:
1. Aufnahme der Stationen Lancut und Zadworze.
2. Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Locomobilen etc. auf Hebekrähne.
3. Ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 10 a und 10 b (Parquetten und Friesen). (Preis 0,10 *M.*) (Oberschles. E.)

(790) **Saarbrücken-Sächsischer Güterverkehr.** Nachtrag IV vom 1/1. 82 zum Tarife vom 1/2. 81, enthaltend: 1. Aenderung des Titelblattes des Haupttarifs und der dazu erschienenen Nachträge. 2. Einführung neuer Frachtsätze für Birkenfeld (Stadt). (Sächs. Staatsb.)

(142) **Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr** via Romanshorn. Für Wollgarnsendungen in Quantitäten von 5 000 kg pro Wagen ab Derendingen nach Greiz ist vom 10/1. 82 ab ein ermässigter Frachtsatz im Instructionswege zur Einführung gelangt. (Sächs. Staatsb.)

(774) **Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.** Nachtrag I vom 1/1. 82 zum Tarif Theil III für die Beförderung von lebenden Thieren (excl. Pferde in Stallungswagen) vom 15/8. 81, enthaltend: 1. Einführung neuer Frachtsätze. 2. Berichtigung. (Sächs. Staatsb.)

(763 53) **Sächsisch-Thüringischer Verband.** Nachtrag XII zum Gütertarif vom 16/3. 80, giltig vom 10/1. bezw. 15/2. 82 ab, enthaltend Berichtigung des Vorworts zum Tarif, theilweise erhöhte Frachtsätze für Eisenach, Fröttstedt, Gerstungen, Gotha und Herleshausen im Verkehr mit Zittau, sowie für Friedrichroda und Waltershausen, durchweg erhöhte Frachtsätze für die Stationen Georgenthal, Ohrdruf und Schmalkalden, theilweis erhöhte Frachtsätze für die Stationen Gera, Plagwitz, Lindenau und Zeitz der Th. B., Wünschendorf der Sächs.-Th. Ost-Wst.-B., Frachtsätze für die Station Ammendorf, anderweite Frachtsätze für den Verkehr verschiedener Stationen mit Dresden und Grossenhain, neuer Stationstarif für die Beförderung von Kohlen, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Brennholz etc.), Aenderung einer Stationsbezeichnung.

(145) Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/3. 80, giltig vom 15/1. 82 ab, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. (Thüring.)

(13) **Schlesisch-Niedersächsischer Verband.** Nachträge No. 7 vom 1/1. 82 zu den Tarifheften 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 und 12, Nachträge No. 6 vom 1/1. 82 zu den Tarifheften 7 und 8; Nachtrag 4 vom 1/1. 82 zu dem Tarifheft No. 9; Nachträge No. 8 vom 1/1. 82 zu den Tarifheften 11 und 13. Diese Nachträge enthalten Berichtigung von Druckfehlern, Aufhebung von Tarifsätzen, Einführung anderweiter Tarifsätze bezw. neue Tarifsätze für einzelne Stationen. (Magdeburg.)

(500) **Schlesisch - Sächsischer Verbandstarif** für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, giltig vom 1/1. 82. (K. E.-D. Berlin.)

(26) **Schlesisch-Schweizerischer Verbandtarif** vom 20/5. 80. Mit dem 1/1. 82 sind die Schweizerische Centralbahn und die Westschweizerischen Bahnen mit den Stationen Neusolothurn, Burgdorf, Biel, Bern, Neuschâtel, Yverdon, Freiburg, Lausanne und Genf aus dem Tarife ausgeschieden. (Oberschles. E.)

(30) **Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.** Nachtrag XXII zum Verbands-Gütertarif vom 1/1. 78, giltig vom 1/1. 82, enthaltend Seehafen-Ausnahmetarif für Petroleum. (Altona-Kiel.)

Staatsbahnverkehr. Berichtigungen zu den Tarifen für den Verkehr der Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. und der Stationen der Directionsbezirke Magdeburg, Hannover, Elberfeld, Köln links- und rechtsrh. (Frankfurt a/M.)

(781) **Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.** Nachtrag IV vom 1/1. 82 zum Gütertarife vom 1/1. 81 enthaltend anderweite Tarifsätze für Lichtenfels. (Sächs. Staatsb.)

(34) **Stettin-Berlin-Thüringischer Verband.** Gütertarif vom 1/1. 80, Theil II. Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr Nachtrag 10 giltig vom 1/1. 82. Inhalt:
1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für Berlin B. A., Cöthen B. A., Dessau, Elsnigk, Halle B. A., Kohlfurt B. A., Koswig, Rosslau, Wallwitzhafen, Wittenberg, Luckenau, Olbersleben, Lichtenberg und Aenderungen von Stationsbezeichnungen.
2. Berichtigungen. (Berlin-Anhalt.)

(529) **Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verband.** Am 1/1. 82 ist der bisherige Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verband auch für den Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr ausser Kraft getreten. Einzelne Relationen desselben haben in dem mit diesem Tage in Kraft getretenen Leichen-, Fahrzeug- und Viehtarif im Preussisch-Sächsischen Verbande Ersatz gefunden. (Märkisch-Posener.)

(773) **Stettin - Märkisch - Sächsischer Verband.** Nachtrag I vom 1/1. 82 zu Heft No. 1 des Gütertarifs vom 1/8. 81 enthaltend:
1. Neue Frachtsätze für die Stationen Einsiedel und Limmeritz.
2. Anderweite Frachtsätze für Elsterberg, Plauen i/V. (ob. und unt. Bhf.) und Werdau (S. Stsb.).
3. Neue Frachtsätze für Station Cöpenick (N. M.).
4. Neue Frachtsätze für die Stationen Görlitz und Zittau (S. Stsb.)
5. Neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 4, 5 und 6.
6. Druckfehlerberichtigungen.

(212) Für den Verkehr zwischen Eberswalde und Senftenberg (Cottbus-Grossenhainer Bahn) sind v. 20/1. 82 ab ermässigte Frachtsätze im Instructionswege eingeführt worden. (Sächs. Stsb.)

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.) Tarif vom 1/11. 79. Nachtrag I zum Theil II, Tarifheft 12, enthaltend Ausnahmesätze für Wolle. Giltig vom 5/12. 81. Preis 0,15 *M.* (Els.-Lothr.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarif vom 1/10. 81. Nachtrag I zum Theil II enthaltend Bekanntmachung über anderweiteFeststellung der Lieferfristen. Nachtrag IV zum Heft 1 und Nachtrag III zum Heft 2 enthaltend Ausnahmesätze für Erze ab Hayingen. Giltig vom 1/12. 81. Gratis. (Els.-Lothr.)

(18) **Südwestdeutscher Verbandsverkehr.** I. Nachtrag zum 9. Südwestdeutschen Tarifheft, enthaltend:
Ergänzungen des Haupttarifs, weitere Frachtsätze für Mannheim (Badische Bahn) und neue Frachtsätze für Mannheim-Neckarvorstadt (Station der Hessischen Ludwigsbahn). Giltig vom 1/1. 82. Preis 0,15 *M.*

(40) III. Nachtrag zum 5. Südwestdeutschen Tarifheft enthaltend:
Berichtigungen und neue bezw. theilweise geänderte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen. Giltig v. 1/1. bezw. 1/2. 82. Preis 0,05 *M.* (Bad. B.)

(60) **Südwestrussisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag I zum Getreide-Specialtarife vom 3/15. Novbr. 81, giltig vom 3/15. Jan. 82 enthält Ergänzungen und Berichtigungen. (Gal. Carl-Ludwig B.)

(696) **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag II vom 1/1. 82 zum Gütertarif Theil III (Ausnahmetarif 5 a und 5 b) vom 15/9. 81, enthaltend:
1. Abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn.
2. Druckfehlerberichtigung. (Sächs. Staatsb.)

(467) **Ungarisch-Deutscher Viehtarif via Ruttka und Marchegg** vom 1/1. 82. Hierdurch werden aufgehoben.
1. Der Tarif für den Norddeutsch-Ungarischen Borstenviehverkehr via Ruttek-Oderberg vom 1/1. 77 nebst sämmtlichen Nachträgen.
2. Der Tarif für den Borstenviehtransport zwischen Steinbruch etc. und Chemnitz, Dresden, Magdeburg etc. via Marchegg-Bodenbach vom 1/11. 78 nebst Nachtrag I vom 15/11. 80.
3. Der Ausnahmetarif No. 12 für lebende Thiere im Tarif Theil II für den Deutsch-Ungarischen Verband vom 1.1. 80 resp. im Nachtrag II sub IV zu demselben; sowie
Die in den ad 1—3 bezeichneten Tarifen enthaltenen Viehbegleitergebühren. Preis 0,50 *M.* (Oberschles. E.)

III. A. 1.

(37 140) **Berlin-Hamburg mit Meckl. Friedrich-Franz.** Nachträge XV und XVI vom 1/1. 82 zum Tarif vom 1/4. 78 enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Relationen Wittenberge bezw. Perleberg-Neubrandenburg. (M. F. F.)

(41) **Wittenberge-Perleberg mit Berlin-Hamburg.** Nachtrag II vom 1/1. 82 zum Gütertarif vom 15/10. 81 enthält:
Aenderung resp. Ergänzung der Tariftabelle No. 1 (Frachtsätze für den Verkehr der Berlin-Hamburger Stationen mit Station Perleberg). Preis 0,05 *M.* (Berlin-Hamburg.)

III. A. 2.

(88) **Berlin-Anhaltische mit Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Altona-Kieler Eisenbahn via Berlin bezw. Stendal-Magdeburg.** Nachtrag VI vom 1/1. 82 zum Verbandsgütertarif vom 25/5. 78 enthält:
Neue resp. veränderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Leipzig, Falkenberg und Raguhn der Berlin-Anhaltischen Bahn. Gratis. (Berlin-Hamburg.)

(461) **Directionsbezirk Berlin einerseits und Stationen des Directionsbezirks Magdeburg** andererseits vom 1/1. 82.
Durch diesen Tarif werden aufgehoben:
a) der Gütertarif für den Schlesisch-Niedersächsischen Verband vom 1/8. 78 nebst Nachträgen.
b) Der Gütertarif für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1/1. 78 nebst Nachträgen.
c) Der Gütertarif für den Niedersächsisch-Ostdeutschen Verband vom 1/5. 78 nebst Nachträgen,

d) Der Gütertarif für den Hanseatisch-Schlesischen Verband vom 1/9. 78 nebst Nachträgen.

e) Der Gütertarif für den Hanseatisch-Pommerschen Verband vom 1/7. 78 nebst Nachträgen.

f) Der Gütertarif für den Norddeutsch-Sächsischen Verband vom 1/11. 79 nebst Nachträgen,

soweit diese Tarife und Nachträge sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet. (Magdeburg.)

(175) **Eisenbahndirectionsbezirk Berlin einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits** v. 1/10. 81.

Nachtrag 1 gültig v. 20/1. 82 enthaltend:

1. Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarif;
2. Kilometer-Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Berlin, Anhalter und Hamburger Bahnhof;
3. Ausnahmesätze für Blei und Zink etc. zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen;
4. Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spec.-T. II zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen;
5. Ausnahmesätze für Getreide und Hülsenfrüchte etc. zwischen einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und solchen des Directionsbezirkes Berlin;
6. Ausnahmesatz für Blei und Zink etc. zwischen Kunigundenweiche und Leipzig;
7. Ausnahmesatz für Braunkohlen etc. zwischen Olgaschacht bei Sorau und Berlin N. M. E.;
8. Ausnahmesätze für Eisen etc. des Spec.-T. II zwischen Rybnik, Czernitz, Nendza und Hammer einerseits und Berlin N. M, Cöpenick, Friedrichshagen, Erkner und Fürstenwalde andererseits;
9. Anderweite Tarifänderungen. Preis 0,20 ℳ. (Oberschles.)

Frankfurt-Bebra-Bayerisch-Oberhessischer Verkehr. Mit Gültigkeit v. 1/1. cr. ist zum Frankfurt-Bebra-Bayerisch-Oberhessischen Holztarif der Nachtrag 4 erschienen. Nach demselben werden die Stationen Burg- und Nieder-Gemünden und Mücke der Oberhessischen Bahn in den Verkehr neu einbezogen. (Frankfurt a/M.)

(461) **Eisenbahndirectionsbezirke Hannover und Magdeburg.** Tarif v. 1/1. 82. Der Tarif umfasst den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Hannover einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg, sowie der Berliner Bahnhöfe und der Berliner Ringbahnstationen andererseits. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Localgütertarif der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahn v. 1/11. 77 nebst Nachträgen;
b) der Gütertarif für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband v. 1/1. 78 nebst Nachträgen;
c) der Gütertarif für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband v. 1/3. 78 nebst Nachträgen;
d) der Gütertarif für den Harz-Nordsee Verband v. 1/1. 78 nebst Nachträgen;
e) der Gütertarif für den Norddeutschen Verband v. 1/1. 78 nebst Nachträgen;
f) der Staatsbahngütertarif v. 1/1. 81, Heft No. 1 nebst Nachträgen;
g) der Staatsbahngütertarif v. 15/8. 79;
h) der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband v. 1/6. 78 nebst Nachträgen;

soweit diese Tarife und Nachträge sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet. (Magdeburg.)

(553) **Ludwigshafen und Bodensee-Uferstationen Friedrichshafen, Bregenz und Lindau.**

Tarif giltig v. 1/1. 82. (Gratis.) (Bad. B.)

(170) **Eisenbahndirectionsbezirk Magdeburg einerseits u. Oldenburgische Stationen andererseits.** Tarif v. 1/1. 82. Der Tarif umfasst den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg, sowie der Berliner Bahnhöfe und der Berliner Ringbahnstationen andererseits. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband v. 1/3. 78 nebst Nachträgen;
b) der Gütertarif für den Harz-Nordsee Verband v. 1/1. 78 nebst Nachträgen,

soweit diese Tarife und Nachträge sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet. (Magdeburg.)

(553) **Mannheim und Bodensee-Uferstationen Friedrichshafen, Bregenz und Lindau.**

Tarif giltig v. 1/1 82. (Gratis.) (Bad. B.)

Niederschlesisch-Märkische und Westfälische etc. Stationen via Nordhausen.

Nachtrag 4 v. 1/1. 82 zum Gütertarife v. 15/8. 79.

Aufhebung von Tarifsätzen. (Hannover.)

(542) **Oberschlesische Eisenbahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Magdeburg andererseits.** Tarif v. 1/1. 82. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Schlesisch-Niedersächsischen Verband v. 1/8. 78 nebst Nachträgen;
b) der Gütertarif für den Niedersächsisch-Ostdeutschen Verband v. 1/5. 78 nebst Nachträgen;
c) der Gütertarif für den Preussisch-Sächsischen Verband v. 1/5. 78 nebst Nachträgen;
d) der Gütertarif für den Hanseatisch-Schlesischen Verband v. 1/9. 78 nebst Nachträgen;

soweit diese Tarife und Nachträge sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet. (Magdeburg.)

Reichsbahn - Staatsbahn Verkehr. Zum Reichsbahn - Staatsbahngütertarif ist der 7. Nachtrag erschienen. Derselbe ist vom 1/2. 82 gültig und enthält ausser Ergänzungen und Berichtigungen Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. (Frankfurt a/M.)

III. B. 3.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Ungarische Nordostbahn einerseits und Myslowitz trans. andererseits via Tarnow.

Uebernahmetarif gültig v. 1/1, 82, enthält Frachtsätze für einzelne Artikel wie Getreide, Eisen, Holz etc. (Gal. C.-L. E.)

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn und Oesterreichische Staatsbahn. Am 15/1. 82 wurde unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes v. 1/1. 81 sammt dessen Nachtrag I für den directen Transport von Frachtgütern von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn nach den Stationen Acs und Uj-Szöny der Oesterreichischen Staatsbahn und vice versa ein neuer Tarif in Kraft gesetzt. (R.-Oe. E.)

IV.

(48) **Böhmischer Braunkohlenverkehr** von Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Oesterreichischer Staatseisenbahn, Oesterreichischer Nordwestbahn und Pilsen-Priesener Eisenbahn nach Deutschland via Bodenbach bez. via Mittelgrund.

Nachtrag III v. 15/1. 82 zum Tarife v. 1/1. 81, enthaltend: Neue bez. abgeänderte Frachtsätze, sowie Aenderungen bez. Ergänzungen von Zechenbahnfrachten der Aussig-Teplitzer Bahn.

(121) Der Frachtsatz für Station Georgswalde-Ebersbach bis zum Schnittpunkte hat sich v. 1/1. 82 ab ermässigt. Einführung dieser Ermässigung erfolgte im Instructionswege. (Sächs. Stsb.)

(220) **Braunkohlen.** Für den Transport ungeformter und geformter Braunkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg ab Meuselwitz, Rehmsdorf und Rositz nach Halle (M. H) sind v. 23/1. 82 ab ermässigte Frachtsätze im Instructionswege zur Einführung gekommen. (Sächs. Staatsb.)

(493) **Flachs.** Ausnahmetarif für Flachs etc. von Insterburg transito nach Breslau-Mittelwalde etc. v. 15/11. cr. ab aufgehoben. (Bromberg.)

Getreide. Am 15/1. 82 wurde unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes v. 10/11. 79 sammt dessen Nachtrag I, für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Mehlproducten von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn nach Stationen der Süd-, Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn und den Niederösterreichischen Staatsbahnen bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg pro Frachtbrief ein neuer Tarif in Kraft gesetzt. (Raab-Oedenb.-Ebenf. E.)

Holz. Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holztarif v. 1/2. 79.

Nachtrag II zu den reglementarischen etc. Bestimmungen, giltig v. 1/1. 82, enthaltend:

1. Ergänzung des Verzeichnisses der Tarifhefte.
2. Abänderungen resp. Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen bezw. der Sitze derselben.
3. Abänderungen resp. Ergänzungen der besonderen Tarifbestimmungen. (Preis 0,10 ℳ.)

Nachtrag IV zu Heft 1 v. 1/1. 82, enthaltend:

1. Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen.
2. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Glatz.
3. Aufnahme der Stationen Lancut und Zadworze der Galizischen Carl-Ludwigbahn.
4. Aufnahme des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs B für Plagwitz-Lindenau S. St. E.
5. Einbeziehung der Stationen Glogau und Liegnitz B. F. E., Frankfurt a. O. M. P. E., Dresden-Friedrichstadt der Berl.-Dresd. Bahn, sowie Mittelsteine, Neurode und Wüstegiersdorf N. M. E.
6. Druckfehlerberichtigung. (Preis 0,10 ℳ.)

Nachtrag III zu Heft 2 v. 1/1. 82, enthaltend:

1. Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen.
2. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs B.
3. Aufnahme der Stationen Lancut und Zadworze.
4. Anderweite Bezeichnung der Bahnhöfe in Hamburg und Bremen.
5. Druckfehlerberichtigungen. (Preis 0,10 ℳ.)

Nachtrag IV zu Heft 3 v. 1/1. 82, enthaltend:

1. Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen.
2. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs B.
3. Aufnahme der Stationen Lancut und Zadworze.

4. Streichung der Stationen Goch, Nymegen und Köln-Centralbahnhof.
5. Umänderung der Bezeichnung der Station Horst K. M. in Carnap.
6. Aufnahme der Station Bocholt B. M., Annen und Witten Rh.
7. Aufnahme directer Frachtsätze zwischen Dzieditz und Bielitz K. F. N. B. einerseits und verschiedenen Stationen der Berg.-Märkischen und früheren Köln-Mindener Eisenbahn andererseits. (Preis 0,10 ℳ.)

Nachtrag II zu Heft 4 v. 1/1. 82, enthaltend:
1. Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen.
2. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs B.
3. Aufnahme der Stationen Lancut und Zadworze.
4. Eliminirung der Stationen Heidelberg der Bad. Stsb., sowie Homburg i. d. Pfalz, Kaiserslautern Haupt- und Nordbahnhof, Neustadt a. d. H. und Speyer Hauptbahnhof der Pfälzischen Bahnen.
5. Einbeziehung der Station Gemünden der Bayer. Stsb.
6. Abänderung der im Nachtrag I sub IV enthaltenen Bestimmung. (Preis 0,10 ℳ.) (Oberschles. E.)

Kleinvieh. Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Colmar-Freiburg i. Br. und Mülhausen i. Els.-Müllheim am 20/12. 81 eingeführt. (Preis 0,10 ℳ.) (Els.-Lothr.)

(44) **Kohlen.** Aufnahme der Stationen Hösbach und Wertheim in den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Kohlenverkehr. (Berg.-Märk. E.)

Kohlen. Gemeinschaftstarif für den Transport von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn nach Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang v. 1/1. 82. (Kaiser Ferd.-Nordb.)

(596 u. 611) **Schwefelkies.** Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Schwefelkies in Wagenladungen von 10 000 kg von Grevenbrück und Schwelm nach Stolberg, Station der Aachen-Jülicher Bahn, ferner nach Eger, Görlitz, Mügeln und Potschappel, Stationen der Sächsischen Staatsbahn. (Berg.-Märk.)

(240) **Schwefelkies.** Am 1/2. 82 treten Ausnahmetarife für den Transport von Schwefelkies in Wagenladungen von 10 000 kg von Grevenbrück und Schwelm nach Stationen der Belgischen Staats-, Nord-Belge-, Französischen Nordbahn, sowie der Grand Central Belge-Bahn in Kraft. (Berg.-Märk. E.)

(72) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. in Sendungen von je 10 000 kg v. 1/1. 82. (Preis 0,50 ℳ.) (Hannover.)

Steinkohlen. I. Nachtrag zum Specialtarif v. 20/11. 81 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von Mannheim nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn, Aargauischen Südbahn, Emmenthalbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Brünnigbahn, der Westschweizerischen und Simplonbahn, sowie der Bulle-Romontbahn.

Enthaltend: Theilweise veränderte Tarifsätze.
Giltig v. 1/1. 82. (Gratis.) (Bad. B.)

(141) **Steinkohlen und Kokes.** Ausnahmetarif v. 15/1. bez. 1/3. 82 für Steinkohlen und Kokes bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ab Lugau, Oelsnitz b. L. und Zwickau nach Stationen der Werrabahn.

Der Tarif v. 15/1. 80 sammt Nachtrag I tritt hierdurch ausser Kraft. (Sächs. Staatsb.)

Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahndirectiongbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld nach Stationen der Oldenburgischen Bahn, sowie von der Oldenburgischen Station Eversburg nach Stationen der Strecke Nortrup-Fürstenau des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.). Tarif giltig ab 10/2. cr.

Die in diesem Tarife enthaltenen Sätze sind in den meisten Fällen niedriger gehalten als die gegenwärtig bestehenden. Erhöhungen treten nur in einigen Relationen ein und haben — weil sehr geringfügig — für den Verkehr keine Bedeutung. (Oldenburg.)

(36) **Steinkohlen etc.** Am 1/1. 82 tritt für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen der Thüringischen, Weimar-Geraer, Saal-, Nordhausen-Erfurter, Friedrichrodaer und Werrabahn ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. (Berg.-Märk. E.)

(91) **Steinkohlen.** Am 15/1. 82 tritt der XI. Nachtrag zum Specialtarif vom 20/2. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Bergisch-Märkischen Verkehr in Kraft. (Berg.-Märk.)

(104) **Steinkohlen.** Am 10/1. 82 tritt der Nachtrag II zu den Ausnahmetarifen (A und B) vom 1/8. 80 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Bergisch-Märkisch-Holländischen Verkehr in Kraft. (Berg.-Märk. E.)

(231) **Steinkohlen etc.** Ermässigung der Sätze des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit dem Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a/M. vom 20/10. 81 nach der Station Frankfurt a/M.-Sachenhausen. (Berg.-Märk. E.)

(151) **Steinkohlen und Coaks** aus dem Niederschlesischen Grubenrevier nach Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Waagthalbahnlinie der Ungarischen Staatsbahn Tarif vom 15/11. 81. Inkrafttreten eines Frachtsatzes für Steinkohlen (nicht Coaks) von Fellhammer nach Station Wejhybka der Buschtehrader Bahn mit 54 Kr. pro 100 kg ab 10/1. cr. (Breslau-Freiburg.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Coakssendungen im Verkehre von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang vom 1/1. 82.

Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Coakssendungen im Verkehre von der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang vom 1/1. 82. (Kaiser Ferd.-Nordb.)

Steinkohlen und Coaks. Specialtarif vom 1/2. 78 für den Verkehr von Belgien nach Elsass-Lothringischen Stationen. Nachtrag 7 enthaltend neue Sätze für Basel. Giltig vom 1/12. 81. Gratis. (Els.-Lothr.)

(154) **Steinkohlen und Cokes.** Für den Transport von Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ab Lugau, Oelsnitz b./L. und Zwickau nach den Berliner Bahnhöfen und Berliner Ringbahnstationen sind vom 15/1. 82 ab ermässigte Frachtsätze im Instructionswege zur Einführung gelangt. (Sächs. Staatsb.)

(45) **Steinkohlen etc.** Eisenbahndirectionsbezirk Köln (rechtsrheinisch). Ausnahmetarif vom 1/1. 82 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (linksrh.), (rechtsrh.) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn im Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehre. Preis 0,60 ℳ.

(51) Directe Ausnahmefrachtsätze für Kokessendungen in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.), Bochum Rh., Herne K. M. und Herne W. nach verschiedenen Stationen der Niederösterreichischen Staatsbahnen. Giltig vom 1/1. 82.

(71) Nachtrag I vom 1/1. 82 zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Verkehr vom 10/11. 81, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze für die Zechen Hannover I und II, berichtigte Frachtsätze für die Station Langendreer K. M. und B. M. und Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ.

(72) Ausnahmetarif vom 1/1. 82 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg. Preis 0,65 ℳ.

(72) Ausnahmetarif vom 1/1. 82 für die Beförderung von Steinkohlen etc.:

a) von Stationen der Directionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld nach Stationen der Berlin-Anhaltischen, der Braunschweigischen und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, sowie nach der Station Berlin der Berlin-Hamburger Eisenbahn;

b) von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den sub a genannten, sowie nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg. Verkaufspreis 0,50 ℳ.

(73) Nachtrag I vom 1/1. 82 zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Bahn nach dem Directionsbezirk Frankfurt a/M. vom 20/10. 81, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze für die Zechen Hannover I und II, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ. (Köln rechtsrh.)

(137) **Steinkohlen etc.** Nachtrag III vom 10/1. 82 zu den Ausnahmetarifen (A und B) vom 1/6. 80 für den Köln-Minden-Rheinisch-Hannover-Niederländischen Kohlen- etc. Verkehr via Emmerich, enthaltend Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, eine Bestimmung über Abfertigung der Sendungen der Zechen Gustav, Victoria Mathias, Hagenbeck ver., Langenbrahm, Ludwig und Neu-Essen IV, sowie Frachtsätze für die Station Utrecht-Gasfabrik der Niederländischen Rheinbahn. Verkaufspreis 0,10 ℳ. (Köln rechtsrh.)

(138) **Steinkohlen etc.** Nachtrag vom 10/1. 82 zu den Ausnahmetarifen vom 10/1. 80 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 bezw. 10 000 kg von Köln-Mindener Stationen und Station Dortmund D. G. E. nach den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, neue Frachtsätze für verschiedene Stationen der Niederländischen Centralbahn, sowie für die Stationen Annen und Unna-Königsborn des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrh.) und Berichtigungen. Verkaufspreis 0,10 ℳ. (Köln rechtsrh.)

Steinkohlen etc. Heft 9 v. 15/1. 82 zum Ausnahmetarife B v. 1/7. 81 für den Rheinischen Nachbarverkehr, enthaltend Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 resp. 10 000 kg von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) sowie von Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den oben ge-

nannten Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn. (Preis 0,30 ℳ.)

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 10 000 kg von Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover v. 15/1. 82. (Verkaufspreis 0,10 ℳ.)

(188) Nachtrag I v. 15/1. 82 zum Ausnahmetarife v. 1/8. 81 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Güterverkehr, enthaltend neue und ermässigte Frachtsätze sowie anderweite Bezeichnung für verschiedene Stationen der Belgischen Staatseisenbahnen. (Preis 0,10 ℳ.) (Köln rechtsrh.)

(23) **Steinkohlentarife.** Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin v. 15/1. 81.

Nachtrag I v. 1/1. 82, enthaltend: Ermässigte Frachtsätze.

(57) Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn via Dzieditz vom 10/8. 79.

Nachtrag VII v. 10/1. 82, enthaltend: Frachtsätze nach neu aufgenommenen Stationen.

(112) Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn v. 1/5. 79.

Nachtrag V v. 1/1. 82, enthaltend: Abgeänderte Frachtsätze nach einigen Stationen.

(162) Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Posen-Creuzburger Eisenbahn v. 10/12. 75.

Nachtrag V v. 15/1. 82, enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr mit der Haltestelle Brunow der Posen-Creuzburger Eisenbahn.

Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokessendungen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang v. 1/1. 82 (neu). (Rechte-Oderufer E.)

(613) **Steinkohlen.** Ermässigung der im Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen v. 15/9. 81 für Station Gemünden enthaltenen Sätze.

(681) Am 1/12. 81 sind für den Transport von Steinkohlen von der Zeche Hannover I von Station Bochum-Riemke nach verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen.

(786) Am 1/1. 82 tritt für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen à 10 000 kg von sämmtlichen Kohlenversandstationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinische) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Bahn a) nach Stationen der Oberhessischen und b) nach der Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn je ein neuer Tarif in Kraft.

(787) Am 1/1. 82 treten für die Beförderung von Coaks in Wagenladungen à 10 000 kg von Bochum, Bochum-Riemke und Herne nach verschiedenen Stationen der Niederösterreichischen Staatsbahnen directe Frachtsätze in Kraft. (Berg.-Märk.)

(122) **Steinkohlen.** Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Märkisch-Posener und der Rechte-Oderufer Eisenbahn für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn v. 15/7. 77.

Mit dem 10|1. 82 sind für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen etc. von Oberschlesischen und Rechte-Oderufer-Stationen nach Grätz M. P. E. directe Frachtsätze zur Einführung gelangt.

(101) Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Königlichen Ost-, Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn v. 15|3. 80.

Mit dem 2|1. 82 sind die Frachtsätze für Marienburg K. O. auf Marienburg Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn übertragen worden.

(210) Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn v. 1|8. 77.

Während der Giltigkeitsdauer des Nachtrages II treten für Sendungen von Adlerkosteletz ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche dann Anwendung finden, wenn von Einem Versender, jedoch gleichviel ob von einer oder mehreren Grubenstationen mindestens 5 000 000 kg Kohlen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach genannter Station verfrachtet werden.

(97) Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen- und Kokessendungen im Verkehre von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahn und K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn v. 1|4. 77.

Nachtrag V gültig vom 1/1. 82 enthaltend: Neue Frachtsätze für den Verkehr nach Agram, Bück, Mattensdorf, Oedenburg, Schützen, Steinamanger, Szt. Ivan und Zinkendorf.

(177) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokessendungen im Verkehr von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Oesterreich. Staatsbahn (südöstliche und Neu-Szönyer Linie) und der Kgl. Ungarischen Staatsbahn (Waagthallinie) vom 1/7. 79.

Nachtrag VI vom 10/1. 82 enthaltend: Frachtsätze nach den Stationen Sarluska-Uezbégh, Szamorfalva, Ludany und Nagy-Tapolcsany.

Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coakssendungen im Verkehre von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang vom 1/1. 82. Neuer Tarif. (Oberschles. Eisenbahn.)

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr.: Hostmann und Koch, Mittheilungen über Localbahnen insbesondere Schmalspurbahnen bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 16.

Zeitung des Vereins

1

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zei[tung]
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. S[teindruckerei]
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Februar 1882.

Dieser Nummer liegt No. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt: Weltwirthschaft und Weltverkehr. — Die Eisenbahn-Pensionscassen. Von Schuppelius. — Aus dem Badischen Eisenbahnrath. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Die Belgischen Eisenbahnen im Betriebe des Staates. — Italien. — Personal-Nachrichten. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Dividendenzahlung. 4. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Weltwirthschaft und Weltverkehr.

Mit gewisser Spannung sieht man alljährlich den „Uebersichten der Weltwirthschaft“ entgegen, welche der bekannte volkswirthschaftliche Schriftsteller F. X. v. Neumann-Spallart in Wien alljährlich veröffentlicht.*) Dieselben geben von Jahr zu Jahr ein immer deutlicheres Bild von der Periode, welche sie gerade ins Auge fassen und gelangen immer mehr dazu, den unaufhörlich wechselnden Charakter der Weltwirthschaft und des Weltverkehrs, welche unter dem Druck der verschiedensten Verhältnisse sich herausbilden müssen, zahlenmässig zu fixiren. Der Verfasser, welcher dieses Feld schon seit Jahren behandelt und in erwünschter Weise neuerdings seine „Uebersichten“ in gesonderter Form veröffentlicht, während sie früher einen Theil des „Geographischen Jahrbuchs“ bildeten, hebt in seiner Einleitung zu dem letzt erschienenen Bande mit Recht hervor, dass die Bedenken, welche man sonst wohl gegen die Richtigkeit solcher statistischer Aufnahmen zu hegen pflegte, mit dem an Weite zunehmenden Gebiet immer hinfälliger werden müssen, weil diese so gesammelten Zahlen sämmtlich nach einem und demselben Gesichtspunkte behandelt werden und dass die Resultate, wenn sie aus immer längeren Reihen von Daten gezogen, immer zutreffender werden müssen. Wo sonst wenige Zahlen zu Vergleichszahlen gemacht worden sind, gewinnt jetzt die Statistik in den jahrzehntelangen Ergebnissen der Verkehrsmittel und des Handels eine immer grössere Verlässlichkeit, auf je grössere Zeit- und Ortsgebiete sie sich erstreckt. Kleinere Fehler werden eliminirt, der Werth des Einzelnen tritt gegenüber dem Durchschnitt erkennbarer hervor und die Charakteristik des Grossen und Ganzen ist gegeben. Wenn wir uns bei Darstellung von Massenerscheinungen auch der Wahrheit nur nähern können, ohne sie jemals völlig zu erreichen, wenn wir auch um Tausende irren, aber doch die Hunderttausende treffen, so ist dem Wesen der Sache Genüge geleistet. Unter der wachsenden Fülle dieser Zahlen hat auch der vorliegende Band der „Uebersichten“ wieder an Umfang gewonnen, so dass er gegenwärtig 15 Bogen enthält, anstatt der 9 Bogen des ersten Bandes. In der Eintheilung des Stoffes hat der Verfasser die alte Gruppirung beibehalten, aber aus den wenigen einleitenden Bemerkungen, mit welchen auch im letzten Bande die Weltwirthschaft abgemacht worden war, ist in dem neuen Bande ein ganzes, umfangreiches Capitel geworden, denn natürlich wächst die Erkenntniss von der Weltwirthschaft sowie von der Mächtigkeit der einzelnen Factoren derselben in eminentem Masse mit der zahlenmässigen Durchdringung, welche der Verfasser nach und nach auf diesem Wege erreicht hat. Er hat diese sich so ergebenden Betrachtungen über die Weltwirthschaft in einen „Allgemeinen Theil“ gewiesen, welcher

1. die Entwickelung der Weltwirthschaft und deren Bedingungen;
2. den gegenwärtigen Zustand der Weltwirthschaft;
3. die Prognose der weltwirthschaftlichen Entwickelung

behandelt. Der zweite Abschnitt beschäftigt sich im Allgemeinen mit dem Nachweise der wirthschaftlichen Lage während der Jahre 1870 bis 1880 und fixirt zahlenmässig den Umfang der Production, der Consumtion, des Verkehrs und Handels, die Güterpreise und Arbeitslöhne, Discontosätze, Gründungen, die Emissionen, Rentabilität, den Courswerth, die Fallissements von Geldinstituten u. s. w., ebenso die Arbeiterbewegungen, Ein- und Auswanderung, Bevölkerungsbewegung und ähnliche sociale Symptome der Weltwirthschaft. Am Schluss dieses Capitels kann der Verfasser auf Grund der zahlenmässigen Beobachtungen, welche er angestellt hat, nicht umhin, eine durchaus günstige Prognose für das zukünftige Gedeihen der Weltwirthschaft zu stellen. Er ist der Ansicht und weist das auch ziffernmässig nach, dass die Depression in der wirthschaftlichen Lage, wie wir sie bei uns in so hohem Masse während der letzten Jahre gefühlt haben, eine allgemeine, auf der ganzen Welt vorhandene gewesen ist, dass sie ebenso auch im Allgemeinen eine die ganze Welt umfassende Aenderung gefunden hat und dass die endliche Besserung von Nordamerika ausgegangen ist, nachdem die dortige vorzügliche Ernte des Jahres 1879 grosse Massen baaren Geldes dahin gebracht und einen erstaunlichen Aufschwung der Industrie und des Eisenbahnbaues herbeigeführt hatte.

Der zweite Theil des Buches beschäftigt sich in eingehender Weise mit den Detailverhältnissen des Weltverkehrs. Er behandelt die wichtigsten Welthandelsgüter, nämlich: 1. die Nahrungs- und Genussmittel, die Rohstoffe für Weltindustrie und deren Massenverbrauch; 2. Umlaufsmittel der Weltwirthschaft, die Edelmetalle, die Geldsurrogate, Credit- und Bankwesen; 3. die Verkehrsmittel und 4. endlich den Welthandel in seiner gegenwärtigen Bedeutung, seinen Entwickelungsgang, sowie seine zeitigen Zustände. Das Capitel über die Verkehrsmittel, welches unser besonderes Interesse in Anspruch nimmt, hat eingehende Behandlung gefunden. Wir finden hier eine Fülle von Zahlen über den Weltpostverkehr, über die Telegraphen, die Eisenbahnen und die Handelsschifffahrt. Besondere Erwähnung findet der Weltpostvertrag vom 1. April 1879, welcher das Vereinsporto aller Länder nunmehr auf 25 Cts. = 20 ₰ für Briefe und auf 10 Cts. für Postkarten festsetzt, ferner die Gebühren für den Landtransit der Briefe durchweg auf den Satz von 2 Frcs. für 1 km ermässigt und die Gebühr für Seevermittelung auf 25 Cts. herabsetzt. Welcher grossartige Fortschritt liegt doch in dieser Vereinfachung gegenüber den bisherigen 1 200 Taxsätzen, die für den Verkehr der 32 contrahirenden Staaten bis zum Jahre 1865 noch bestanden haben! Dieser neue Vertrag ist einer der bedeutungsvollsten Fortschritte im Verkehrsleben der Völker. Er schlingt in der That, wie Dr. Stephan gelegentlich sich ausdrückte, ein sichtbares Band der Einheit um alle civilisirten Nationen, denn der Weltpostverkehr dringt bis in die äussersten Spitzen der Gesittung, die Postdampferlinien umgeben die ganze Erde von Neuseeland bis Hammerfest in Norwegen und Disko auf Grönland. Innerhalb der ersten 6 Jahre hat der Europäische Weltpostverkehr um rund 600 Milliarden Briefe und Postkarten zugenommen, ein Ergebniss, das um so mehr Bedeutung hat, als Handel und Gewerbe während dieser Zeit in ungewöhnlicher Weise darnieder

*) Eine kurze Anzeige des Werkes siehe Jahrg. 1881 S. 306.

gelegen haben. Der Verfasser giebt eine Reihe von instructiven Tabellen über den Weltpostverkebr und stellt endlich auch die 5 Erdtheile in ihren Beziehungen zu demselben zusammen, woraus hervorgeht, dass im Jahre 1880 auf der gesammten Erde etwa 4 321 Millionen Briefe, 715 Millionen Postkarten, 1 250 Millionen Drucksachen etc. und 2 205 Millionen Zeitungsnummern befördert worden sind. Als charakteristiscb ist hervorzuheben, dass bei den Verhältnisszahlen, welche ausdrücken, wie viel von diesen Postgegenständen auf den Kopf Einwohner entfallen, Nordamerika und Australien bei der Gesammtsumme ganz erheblich Europa und Asien überragen; denn während in Amerika etwa 20 Stück derartige Postsendungen auf den Einwohner kommen, beträgt diese Zahl in Australien 27, in Europa 18, in Afrika 1½ und in Asien noch nicht 1 ganzes Stück.

Eine eingehende Behandlung hat das Telegraphenwesen der Erde gefunden; wir müssen jedoch verzichten, darauf hier näher einzugehen, weil wir in dem vergangenen Jahrgang bereits eine eingehende Uebersicbt über den damaligen Stand des Telegraphenverkebrs der Welt gegeben baben, dagegen möchten wir auch auf die Eisenbahnen etwas näher eingeben, da sie von dem Verfasser eine besonders detaillirte Behandlung erfahren haben.

Derselbe giebt zunächst einen Rückblick über die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahnen und berührt die grossartigen Bauten, welche neuerdings ausgeführt worden sind, um Eisenbahnlinien den Weg über Gebirgskämme zu bahnen, den St. Gotthardtunnel, die Arlbergbahn, die Projecte der Durchbohrung des Simplon und des Montblanc, ebenso das Project einer unterseeischen Verbindung zwischen Frankreich und England, welches neuerdings aus den ersten Stadien des Versuchs herausgetreten ist und constatirt, wie das allgemeine sachverständige Publikum der Ansicht ist, dass gegenwärtig die Zeit wieder eingetreten ist, um nach der allgemeinen Entmuthigung der letzten Jahre auch auf diesem Gebiete grössere Projecte aufzustellen und durcbzuführen. Frankreich beabsichtigt sein Bahnnetz um 17 000 km Schienenlänge zu erweitern, Italien will 13 200 km ausbauen. Ebenso sind in den vereinigten Königreicben von Grossbritannien und Irland eine grosse Anzahl neuer Linien projectirt. Endlich ist auch Oesterreich-Ungarn mit dem Bau der Orientbahn vorgegangen, um den Ländern der Balkanhalbinsel neue Verkehrswege zugängig zu machen. Selbst in Russland hat sich eine starke Neigung zum Eisenbahnbau in den letzten Jahren kundgegeben. (?) In den Jahren von 1856 bis Ende 1880 sind in Russland mit Einschluss der Transkaukasischen Gebiete, aber ohne Einschluss von Finnland, nicht weniger als 17 648 Werst oder nahezu 18 830 km dem Verkehr übergeben worden.

Es betrug die Länge der Eisenbahnen:

im Jahre 1865 .	3 578,5 Werst	im Jahre 1878 .	20 505,9 Werst
„ „ 1870 .	10 091,5 „	„ „ 1879 .	21 101,0 „
„ „ 1875 .	17 698,0 „	„ „ 1880 .	21 226,0 „
„ „ 1877 .	19 326,4 „		

Die grösste Erweiterung haben die wichtigen Transversalwege von der Ostsee bis zum Pontus erfahren. Die Asiatischen Verbindungen dagegen verdienen mit Recht die Aufmerksamkeit der Politiker. Ein bis 1875 sanctionirtes Eisenbahngesetz ermächtigt den Verkehrsminister zur Inangriffnabme von Bauten in der Gesammtsumme von 5 308 km, welche in 3 Theilen derartig gebaut werden sollen, dass der erste die Verbindung der holz- und kohlenarmen Provinzen Volbynien und Podolien mit dem grossen Donetz-Kohlenlager herstellt; der zweite Theil, die Uralbahn, umfasst das grossartige Project einer Verbindung von Orenburg mit Tobolsk und Irkutsk, sowie die Durchschneidung der Barabingischen Steppe, sowie Sibiriens. Das Interesse an dieser grossen Linie ist in den letzten Jahren stark rege geworden. An einer Bahn zwischen Perm, Kouschwa und Katharinenburg wird eifrig gearbeitet und ebenso die Fortsetzung des Baues nach Tjumen betrieben, da man das Zukunftsbild einer grossen Weltlinie Paris - Peking vor Augen hat. Die Bauausführungen des 3. Theils sind noch nicht festgesetzt, er dürfte aber die Transkaukasischen Babnen umfassen, welche damit enden werden, dass schliesslich das Russiscbe Reich von der Ostsee bis zur Wolga, vom Asowschen Meer bis zum Kaspischen Meer mit Central- und Ostasien verknüpft ist.

Der Eisenbahnbau in den Asiatischen Ländern ging im Ganzen unbeirrt von dem Darniederliegen des Europäischen wirthschaftlichen Lebens rasch vor sich. Die erste Eisenbahn in Ostindien wurde im Jahre 1853 von Bombay nach Tannah in der Länge von 22½ (Engl.) Meilen eröffnet. Im Jahre 1860 standen 836, im Jahre 1870 4 767 Meilen im Betrieb, im Jahre hat das Eisenbahnnetz dieses Landes eine Ausdehnung von 8 600 Meilen oder 13 857 km erreicbt. In Ceylon wurden im Jahre 1867 die ersten Scbienenstrecken eröffnet, im Jahre 1880 waren bereits 190 km in vollem Betriebe. In Java wurden ausser einigen Staatsbahnlinien auch mebrere Privatbahnlinien eröffnet, so dass gegenwärtig etwa 670 km im Ganzen in Betrieb stehen dürften. Auch Sumatra besitzt gegenwärtig eine Eisenbahnlinie in Atchin. Unter den zwei Reicben des fernsten Orients hat Japan sich schon vollständig mit den Einrichtungen des Europäischen Eisenbahnsystems vertraut gemacht. Nur China hat sich dem Eisenbahnwesen bisher hartnäckig verscblossen und die erste im Hafen von Sbanghai angelegte kurze Strecke musste wieder beseitigt werden, bis sie im Frühjahr vergangenen Jahres in Folge Vermittelung eines hochgestellten Hofbeamten wieder in Betrieb gesetzt wurde.

Was Nord-Amerika betrifft, so hat sich besonders hier ein ungemein reger Verkehr im Eisenbahnbau herausgestellt. Der Verfasser giebt die Bauthätigkeit auf den Nordamerikaniscben Continenten in folgender Weise an:

	Länge in Betrieb	Jährlicber Zuwachs		Länge in Betrieb	Jährlicher Zuwachs
	Englische Meilen			Englische Meilen	
1869	46 844	4 615	1875	74 374	1 758
1870	52 914	6 070	1876	77 031	2 657
1871	60 522	7 608	1877	79 208	2 177
1872	66 242	5 720	1878	81 841	2 633
1873	70 311	4 069	1879	86 497	4 650
1874	72 616	2 305	1880	93 637	7 150

Er bemerkt, dass die Vereinigten Staaten dieses grosse Eisenbahnnetz allerdings mit grossen finanziellen Opfern erkaufen mussten, indem sie einerseits etwa 5 Milliarden Dollar darin anlegten, andererseits jedocb auch während der vergangenen Jahre beträchtliche Verluste in Folge der Ueberspeculation erleiden mussten, welche erst nacb und nach wieder ausgeglichen werden können. In Canada ist der früher gehemmt gewesene Eisenbahnbau wieder aufgenommen worden. Zu Ende 1880 betrug die Länge der in Betrieb befindlichen Bahnen bereits 6 891 Meilen = 11 088 km, wäbrend weitere 114 Meilen im Bau begriffen waren.

Ein besonders interessantes Bild bietet Mexiko dar, wo sich eine Reihe von unternehmenden Gesellschaften im Jahre 1880 bildeten. Ende 1881 standen daselbst insgesammt 1 094½ km Eisenbahnen im Betriebe.

Was die Staaten Südamerikas betrifft, so zeigt die Argentinische Republik zu Anfang des Jahres 1879 2 317 km Bahnen, welche inzwischen jedoch sich wesentlich der Zahl nach vergrössert haben werden. Chili bat im Innern Bahnen in der Länge von 898 km, Peru ist durch eine grosse Zahl kühner Gebirgsbahnen bemerkenswerth, von denen die eine, die Ferro-Karril-Central-Transandino Bahn von Kallana bis zur Küste der Cordilleren bis in die Höhe von 4 350 m führt, also einen Uebergang hat, welcher der Höhe nach nur 60 m weniger beträgt, als die Spitze des Montblanc. Das Land hatte schon 1879 250 km Bahnen; das Gesammtnetz derselben ist auf 2 937 km projectirt worden. Auch Bolivia besitzt eine etwa 40 km lange Hauptbahn und mebrere kleinere Bahnen. Brasilien endlicb zeigt im Jahre 1880 31 Eisenbahnlinien in einer Länge von 3 059 km, während ausserdem 1 910 im Bau befindlich waren. Ueber das Eisenbahnnetz in den Australischen Colonien entnimmt der Verfasser einige Notizen aus den von uns seiner Zeit mitgetheilten Originalberichten von H. Greffrath, Jabrg. 1881 unserer Zeitung No. 23/24.

Verfasser behandelt endlich auch noch Afrika und zwar speciell die Eisenbahnlinien der Französischen Colonien. Alsdann geht er dahin über, ein Bild von der Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde zu geben, indem er die folgende Tabelle darüber zusammenstellt:

Im Jahre	Länge km	jährlicher Zuwachs km	Im Jahre	Länge km	jährlicher Zuwachs km
1860	106 886	—	1875	294 400	11 310
1865	145 114	7 656	1876	309 641	15 241
1870	221 980	15 373	1877	322 517	12 876
1871	235 375	13 395	1878	334 666	12 149
1872	251 032	15 657	1879	351 002	16 336
1873	270 071	19 039	1880	368 717	17 715
1874	283 090	13 019			

Der Welttheil Europa findet darauf seine specielle Behandlung, wobei die östlicben Grossstaaten nach der Zunahme ihrer Eisenbahnnetze vom Jahre 1845 an nebeneinander aufgeführt worden sind. Zur Beurtheilung der Entwickelung des Eisenbahnnetzes in den verscbiedenen Staaten wählt er nicht, wie dies sonst wohl geschieht, eine combinirte Zahl, die sich daraus ergiebt, dass das Verhältniss der Linienlänge zur Territorialgrösse und Bevölkerungszahl mit einander combinirt wird, eine Zahl, die als „Eisenbahnausstattungsziffer“ gelten soll. Er stellt vielmehr die relative Linienlänge so dar, dass sie sich aus dem Verhältniss der Eisenbabnen jedes einzelnen Staates gegenüber dem Gesammtdurchschnitt der Europäischen Staaten ergiebt. Als durchscbnittliche Eisenbahnentwickelung wird 100 angenommen und bei jedem Staate gezeigt, wie sich derselbe zu der Durchschnittszahl procentualiter verhält. Aus der Tabelle ergiebt sich, dass Belgien, Grossbritannien und Irland, die Scbweiz, Deutschland, die Niederlande, Frankreich, Schweden, Oesterreich-Ungarn an der Spitze der mit Eisenbabnen ausgestatteten Länder marschiren, insofern, als sie sämmtlich den Europäischen Durchschnitt überschreiten, wäbrend Spanien, Norwegen, Portugal, Rumänien, Finnland, Russland, die Türkei und Griechenland unter dem Europäischen Durchschnitt bleiben. Es ergiebt sich

ferner, dass Belgien 4,73 Mal so stark entwickelt ist, als der Europäische Durchschnitt; Grossbritannien und Irland 3,48 Mal so stark, die Schweiz 2,76; Deutschland 2,53; die Niederlande 2,17; Frankreich 2,08; Dänemark 1,98; Schweden 1,64; Oesterreich-Ungarn 1,35; Italien 1,17 gegenüber dem Durchschnitt.

Die Anlagekosten der Eisenbahnen der ganzen Welt, welche 1876—1877 in Betrieb standen, berechnet der Verfasser auf Grund der Statistik von Dr. E. Engel in folgender Weise:

Land	Länge in Kilometern	Gesamtanlage-capital in Millionen Mark	Anlagecapital pro Kilometer in Mark
Europa	165 161	50 980	308 700
Asien	16 867	3 412	202 300
Afrika	4 099	822	200 500
Amerika	147 678	22 842	154 700
Australien	6 043	947	156 700

Charakteristisch ist hierbei, dass Amerika die geringste Zahl des pro Kilometer entfallenden Anlagecapitals aufweist. Ausser den hier skizzirten Angaben findet sich aber noch eine grosse Fülle anderen Materials in dem werthvollen Werke vor, welches den richtigsten Aufschluss über Welthandel zu geben in vollem Masse geeignet ist, — eine unerschöpfliche Quelle der Aufklärung und Belehrung. Wir möchten wünschen, dass aus derselben von möglichst vielen Lesern zum Vortheil der Wissenschaft geschöpft werden möge. Besonders das ganze Verkehrswesen ist heute so gänzlich losgelöst von staatlichen und politischen Grenzen, dass es nur dann, wenn es von dem hohen Standpunkte der Weltwirthschaft aus betrachtet wird, den wirklich richtigen Einblick gewährt und nur dann seinem Wesen nach wirklich richtig erkannt werden kann. Das vortreffliche Buch: „Die Uebersicht der Weltwirthschaft" ist das beste Hilfsmittel, welches uns auf diesem Wege und zu diesem Zwecke zu Gebote gestellt werden kann. Verfasser und Verleger erwerben sich ein Verdienst mit diesem Unternehmen, welches von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung gewinnt und immer mehr seine Bedeutung nach aussen hin documentirt.

Die Eisenbahn-Pensionscassen.*)

Von W. Schuppelius,
Hauptcassen-Cassirer der Freiburger Eisenbahn zu Breslau.

Die Lebensfähigkeit der Eisenbahnpensionscassen ist seit einer Reihe von Jahren besprochen und vielfach angezweifelt worden.

Die Mängel der Grundprincipien und Verschiedenheit der Fundamente der Pensionscassen haben deshalb vielfache Erörterungen hervorgerufen und selbst die Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat sich schon im Jahre 1869 mit diesem Gegenstande beschäftigt und ausgesprochen:

„dass bei der grossen Anzahl von Personen, welche im Eisenbahndienste ihren Lebensberuf finden, das Schicksal derer, welche durch Alter oder Krankheit dienstunfähig werden, und das der hinterlassenen Angehörigen verstorbener Beamten der Aufmerksamkeit und Fürsorge der Eisenbahnverwaltungen nicht entgehen darf."

Die geschäftsführende Direction hatte schon damals erkannt, dass es an der Zeit sei, diesen wichtigen Gegenstand zur Vereinssache zu machen und eine Commission zur Beantwortung der Frage ernannt.

Die Schwierigkeiten, die sich der Prüfung der Bilanzen der Pensionscassen entgegenstellen, sind von derselben hervorgehoben und hat sie einen Schritt zur Lösung der Frage in der Erhebung statistischer Ermittelungen des Invalideneintritts und der Sterblichkeit der Eisenbahnbeamten zu finden geglaubt.

Schon vorher hatte Herr Dr. Wiegand, Director der Lebensversicherungsgesellschaft Iduna zu Halle, sich bemüht, möglichst specielle Unterlagen für eine zuverlässige Statistik über die Alters-, Mortalitäts- und Pensionsverhältnisse der Eisenbahnbeamten zu erlangen. Das Resultat dieser statistischen Tabellen ist in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Jahrgang 1869, 1871, 1877 etc.) wiederholt besprochen worden. Grosse Verdienste haben sich ausserdem Herr Oberinspector Kaan von der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn durch seine neuen Tabellen über die Mortalität der Pensionäre, sowie Herr Ministerialbeamter G. Behm durch seine Broschüre: „Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamtenpersonale der Eisenbahnen" erworben, — und gewiss dürften einem Fachmanne die Hindernisse nicht unüberwindbar erscheinen, an der Hand dieser statistischen Tabellen und weiterer feststehender Grundlagen eine Basis zur Berechnung der Bilanz der Pensionscassen zu finden.

Die Schwierigkeiten, die sich aber entgegenstellen, sind indess zur Zeit noch immer nicht gering und wenn man glaubt, die feststehenden Principien der Lebens- und Renten-Versicherungsgesellschaften auch auf die Pensionscassen übertragen zu dürfen, so wird man gewiss bald zu der Einsicht kommen, dass dies nicht möglich ist.

Die Lebensversicherungen sind auf eine gewisse Summe abgeschlossen, die bei dem Tode zur Hebung gelangt. Bei ihnen steht das Durchschnittsalter des Menschen fest, und es ist also möglich zu berechnen, wie sich die zu leistenden Beiträge stellen, um Anspruch auf Zahlung einer vorher festgesetzten Summe zu haben. Bei den Rentenversicherungen werden die zu zahlenden Renten ebenfalls im Voraus festgesetzt und auch hier lässt sich berechnen, wie hoch die Prämien bemessen werden müssen.

Ganz anders resp. viel schwieriger stellen sich diese wesentlichen Momente bei der Pensionscasse für Beamte, Wittwen und Waisen.

Was die Einnahmen des Fonds betrifft, so ist vor allen Dingen bei den bereits bestehenden Cassen ein wesentlicher Factor die Höhe des bereits angesammelten Capitals. Ausser den Zinsen desselben fliessen der Casse die Eintrittsgelder und laufenden Beiträge der Beamten, sowie die Zuschüsse der Verwaltungen zu. Dass alle diese einzelnen Einnahmeposten je nach Lage der Sache differiren, ist die erste Klippe, die sich der mathematischen Berechnungsweise entgegenstellt. Für jeden Beamten ein besonderes Conto anzunehmen, stösst schon mit Rücksicht darauf, dass es unbekannt ist, ob der Beamte später ein Mehrgehalt beziehen und wie hoch sich dasselbe belaufen wird, auf Hindernisse.

Bei der Leistung der Casse kommt in erster Reihe die Lösung der Frage in Betracht:

„welche Beamte werden pensionsberechtigt, welche Beamte sterben im Dienst?"

Bei den Beamtenpensionen kommt sodann die Länge der Pensionsgenusszeit und die Höhe der Pension in Betracht. Sind diese Fragen als gelöst angenommen, so ist in Betracht zu ziehen, ob der Pensionär oder Beamte bei eintretendem Todesfalle eine Wittwe hinterlassen wird? Wie lange diese im Genuss der Wittwenpension bleiben und wie hoch sich diese belaufen wird, muss ebenfalls im Voraus berechnet werden.

Was nun die Kindererziehungsgelder anlangt, so möge hier der Passus aus dem Bericht zur Tagesordnung der General-versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1869 über diese Frage Aufnahme finden, welcher lautet:

„Die Behandlung dieser Materie erfordert einen Aufwand von Arbeit, der ausser allen Verhältnissen zu dem hierbei in Frage kommenden Fonds steht. Im Uebrigen würde sich bei der geringen Zahl der zu beobachtenden Fälle erst nach Jahrhunderten ein Gesetz ableiten."

Ausser diesen angeführten Varianten, die sich der mathematischen Berechnungsweise behufs Prüfung der Bilanz der Pensionscassen entgegenstellen, kommt noch der Abgang von Mitgliedern in Betracht, welche entweder freiwillig aus der Casse scheiden oder aus dem Dienst entlassen werden, im ersteren Falle ihre zur Casse geleisteten Beiträge in der Regel zurückerhalten, in letzterem Falle nicht.

Die Bedenken gegen ein Resultat der mathematischen Berechnung sind zur Zeit, wo die Statistik noch Lücken aufweist, gewiss berechtigt und der Bericht zur obigen Generalversammlung sagt ausdrücklich:

„dass in den bisherigen Versuchen einer Berechnung des Werths der Pensionscassen man sich mit Hypothesen hat begnügen müssen, welche zwar einigen Anhalt für eine ungefähre Beurtheilung der Grenzen der Gefahr gewähren, deren Richtigkeit aber Niemand behaupten noch zu beweisen suchen wird."

Die Fällung eines „allgemeinen Urtheils über die Lebensfähigkeit der jetzt bestehenden Eisenbahnpensionscassen stösst auch schon aus dem Grunde auf grosse Schwierigkeiten, weil fast alle Eisenbahnen durch den Hinzutritt neuer Bahnstrecken nach und nach ein wesentlich grösseres Beamtenpersonal nöthig hatten, die Pensionscassen mithin auch hinsichtlich der Mitgliederzahl erheblich differiren und bei der Prüfung der Bilanz gerade diese Thatsache die Berechnung erheblich erschwert.

In neuerer Zeit hat Herr Dr. jur. Rachel in Wien (Berlin 1878 bei H. S. Hermann) die Frage der Lebensfähigkeit der Pensionsinstitute wieder angeregt und spricht sich der Verfasser in dieser Broschüre in sehr überzeugender Weise über die Nothwendigkeit aus, dass jede Gesellschaft im Interesse

*) Wir theilen den nachstehenden Aufsatz mit, weil er in verständlicher Weise zeigt, wie man die Lebensfähigkeit einer Pensionscasse für Eisenbahnbeamte auf eine einfache Weise prüfen kann. Ist auch das vom Verfasser eingeschlagene Verfahren nur innerhalb gewisser Grenzen gültig, so wird dasselbe doch bei der Einrichtung solcher Classen als Wegweiser gute Dienste leisten. Die Redaction.

ihres Pensionsinstituts ihre eigene Statistik cultiviren möge, um die gesammelten Resultate verschiedener Gesellschaften prüfen und vergleichen zu können. Der Verfasser giebt ein anschauliches Bild, welches Schicksal den Pensionsinstituten bevorsteht, welche nicht von Anfang an mit hinreichenden Einnahmequellen versehen sind.

Seine Ansicht über die aufgestellten Tafeln der Berechnung von Invaliden-, Wittwen- und Waisenpensionen, von Versicherungsfachmännern aufgestellt, geht allerdings dahin, dass sie zur Zeit nur den Zweck haben, von Fachmännern bei Prüfung der Solvenz der Pensionscassen angewendet zu werden, dass ihr Gebrauch aber den Laien verschlossen sei.

Es ist richtig, dass sie für Fachmänner grossen Werth haben mögen, für die aber am Meisten bei der Sache betheiligten Beamten sind sie ein Räthsel. Das Bestreben, möglichst genau berechnen zu können, wann die Pensionirung des einzelnen Beamten eintreten wird und welche Lebensdauer demselben vorher zu bestimmen, hat zur Aufstellung von Tabellen geführt, welche in Folge ihrer ungeheuren Zahlenmenge anzuwenden selten ein Beamter unternimmt, und das Interesse, wo solches vorhanden, schwindet bald bei Wahrnehmung des zeitraubenden Materials, welches zu bearbeiten ist.

Die Frage der Lebensfähigkeit der Pensionscassen ist gewiss gerade für die Beamten der Eisenbahnen eine brennende, ihr Interesse daran ist ein wohlberechtigtes, denn durch die Beantwortung dieser Frage kann der Beamte erst der Zukunft ohne Bangen entgegensehen, ob er ungeschmälert in seinen letzten Lebensjahren sich im Genuss der durch seine geleisteten Dienste erworbenen Pension auch wirklich befinden wird.

Die Statuten der Pensionscassen enthalten nämlich in der Regel die Bestimmung:

„Der Capitalbestand der Casse darf niemals angegriffen werden. Reichen die Leistungen der Mitglieder und der Gesellschaft, sowie die Zinsen des Capitals zur Bestreitung der reglementsmässigen Pensionen von Beamten und Wittwen, sowie der Erziehungsgelder nicht aus, so werden die Beitragsleistungen der Mitglieder und der Gesellschaft erhöht, auch nöthigenfalls die Pensionen und Erziehungsgelder verhältnissmässig auf einen geringeren Betrag herabgesetzt. In letzterem Falle kann eine Nachzahlung des gekürzten Betrages nicht beansprucht werden."

Während die erstere Alternative in dem Falle, dass die Insolvenz der Casse zeitig genug constatirt ist, die Beamten weniger beunruhigt und eine mässige Erhöhung der Beiträge bereitwillig zugestanden werden wird, so ist im andern Falle die nothwendig werdende Herabsetzung der Pension für die im Genusse derselben befindlichen Pensionäre von ungeheurer Wichtigkeit und die Möglichkeit einer solchen Massregel ein Schrecken für sie.

Der Lebensnerv der Cassen ist die Sicherheit ihrer Solvenz auch für die **zukünftigen** Leistungen und die Versprechungen der Statuten sind **ohne Werth**, wenn die Cassen nicht im Stande sind, die ihnen obliegenden Leistungen zu bestreiten.

Die Prüfung der Lebensfähigkeit der Pensionscassen ist bis jetzt nur von Fachmännern versucht. Es ist oben angeführt, dass zur Zeit noch nicht hinreichend Erfahrungen vorhanden, alle in Frage kommenden Factoren richtig zu nominiren. Greift man hierbei zu Schätzungen, ohne genügende Grundlagen, so liegt die Möglichkeit eines falschen Resultats vor. Von Mathematikern und Fachmännern ist deshalb wiederholt darauf hingewiesen, dass die Sicherheit der Pensionscassen in einer zuverlässigen Statistik einen hauptsächlichen Stützpunkt findet, dass die von den einzelnen Instituten beobachteten Durchschnittszahlen gesammelt und verglichen werden sollten.

Nebenstehende Tabelle, welche auf Grund der Jahresberichte der einzelnen Pensionsinstitute aufgestellt worden ist, ergiebt die Verschiedenheit der von den Interessenten aufzubringenden Jahresbeiträge und beweist, wie erheblich die Ansichten in Bezug der Höhe derselben bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen differiren.

Die laufenden Jahresbeiträge der Beamten und der Verwaltungen betragen nach dieser Zusammenstellung im Durchschnitt 6,7 pCt. des pensionspflichtigen Einkommens. Während einzelne Pensionsinstitute 3,8 pCt., 4,6 pCt. etc. für ausreichend erachten, giebt es wieder andere Pensionscassen, welche bis über 9 pCt. Beiträge für nothwendig halten. Allerdings kommt bei der Verschiedenheit der Beitragsleistung auch in Betracht, dass die einzelnen Pensionsreglements den Beamten, Wittwen und Waisen nicht gleiche Pensionssätze gewähren, jedoch wird dieser Unterschied nicht so bedeutend sein, um eine derartige Verschiedenheit der Jahresbeiträge zur Folge zu haben.

Laufende No.	Name der Eisenbahn	Bestand des Pensionsfonds M.	Zahl der Mitglieder	Das gesammte pensionspflichtige Gehalt sämmtl. Mitglieder beträgt M.	Einnahme: Beiträge sind geleistet: von den Beamten M.	von der Verwaltung M.	Zusammen M.	Nach Procenten des Gehalts: von den Beamten pCt.	von der Verwaltung pCt.	Zusammen pCt.	Sonstige Einnahmen: Zinsen der Effecten M.	Diverse M.	Gesammt-Einnahme: Betrag M.	nach Proc. des Gehalts pCt.	Ausgabe: Pensionen für Beamte: Betrag M.	nach Proc. des Gehalts pCt.	Für Wittwen und Kinder: Betrag M.	nach Proc. des Gehalts pCt.	Sonstige Ausgaben: Betrag M.	nach Proc. des Gehalts pCt.	Gesammt-Ausgabe: Betrag M.	nach Proc. des Gehalts pCt.
1	Mecklenb. Friedr.-Fr.	329 498	614	445 716	20 165	17 294	37 459	4,5	3,9	8,4	11 433	387	49 279	11,6	2 597	0,6	1 456	0,4	506	0	4 559	1,0
2	Tilsit-Insterburger E.	105 486	95	78 525	4 026	2 160	6 186	5,1	2,8	7,9	4 471	390	11 047	14,1	1 857	0,3	1 800	0,2	1 005	0,1	4 662	0,6
3	Berlin-Hamburger E.	2 254 045	2 382	2 188 356	7 591	98 244	105 835	0,4	4,5	4,9	97 508	11 863	215 206	9,9	101 613	4,7	79 392	3,6	1 281	0	182 286	8,3
4	Sächsische Staatsb.	7 086 849	9 390	9 820 439	257 673	322 254	559 927	2,4	3,3	5,7	248 962	—	808 889	8,2	222 497	2,3	242 849	2,5	28 193	0,3	493 539	5,1
5	Märkisch-Posener E.	335 679	584	529 009	17 987	10 860	28 847	3,4	2,1	5,5	13 560	231	42 638	8,1	1 291	0,2	3 922	0,8	324	0	5 537	1,0
6	Breslau-Warschauer	56 687	75	63 621	3 147	2 700	5 847	5,0	4,2	9,2	2 260	—	8 107	12,7	—	—	558	0,9	1 699	2,7	2 257	3,6
7	Cottbus-Grossenb. E.	181 944	?	273 600	11 539	7 699	19 238	4,2	2,8	7,0	6 890	4 606	30 734	11,2	—	—	1 469	0,5	198	0,1	1 667	0,6
8	Rechte-Oderufer E.	1 057 677	?	1 121 466	62 232	31 200	93 432	5,5	2,8	8,3	47 305	1 354	142 091	12,7	8 034	0,7	15 699	1,4	3 919	0,3	27 652	2,4
9	Hessische Ludwigsb.	1 406 771	?	1 894 966	80 815	60 000	140 815	4,3	3,2	7,5	64 700	3 730	209 245	11,0	92 910	4,9	96 306	5,1	1 071	0	190 287	10,0
10	Oels-Gnesener E.	98 315	?	248 239	9 771	4 886	14 657	3,9	2,0	5,9	3 676	—	18 333	7,4	—	—	120	—	2 393	1,0	2 513	1,0
11	Posen-Creuzburger E.	129 893	?	335 501	17 726	8 084	25 810	5,3	2,4	7,7	5 045	383	31 238	9,0	—	—	—	—	1 996	0,1	1 996	0,1
12	Bergisch-Märkische E.	7 957 665	7 805	10 960 800	483 681	272 146	755 827	4,4	2,5	6,9	326 931	32 766	1 115 524	10,2	416 870	3,8	248 007	2,3	25 026	0,2	689 903	6,3
13	Thüringische E.	3228707	2 311	2 304 377	82 446	80 000	213 630	3,6	3,5	7,1	135 277	5 026	353 933	13,2	135 814	5,8	75 618	3,3	6 323	0,3	217 755	9,4
		—	—	—	51 184[1])	—	—	2,2	—	2,2	—	—	—	2,2	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Saaleisenbahn	63 851	152	136 249	4 675	450	5 125	3,5	0,3	3,8	2 501	3 516	11 142	8,2	—	—	—	—	242	0,2	242	0,2
15	Berlin-Anhalter E.	1 986 042	2 115	2 130 035	145 091	36 000	181 091	6,8	1,7	8,5	82 715	6 654	270 460	12,7	144 985	6,7	72 838	3,5	18 509	0,9	236 332	11,1
16	Weimar-Geraer E.	55 781	144	114 816	3 984	1 298	5 282	3,5	1,1	4,6	2 348	68	7 698	6,7	—	—	—	—	295	0,2	295	0,2
17	Nordhaus.-Erfurter E.	126 492	193	178 108	6 716	3 690	10 406	3,8	2,1	5,9	5 537	898	16 841	9,5	—	—	1 246	0,7	1 450	0,8	2 696	1,5
18	Kgl. Württemb. V.-A.	3 144 246	4 032	4 360 000	147 261	51 443	198 704	3,4	1,2	4,6	126 779	11 847	337 330	7,8	138 392	3,2	78 488	1,8	17 234	0,4	234 114	5,4
19	Oberschlesische E.	5 368 491	5 970	8 193 159	332 730	382 199	714 929	4,1	4,7	8,8	230 305	7 481	952 715	11,6	612 856	7,5	319 156	3,9	20 703	0,2	952 715	11,6
20	Magd.-Halb. (pro 1879)	1 665 155	?	5 687 058	201 197	100 598	301 795	3,5	1,8	5,3	74 822	90	376 707	6,6	171 007	3,0	58 854	1,1	21 548	0,4	251 409	4,5
21	Bresl.-Schw.-Freib. E.	1 104 680	2 363	2 122 520	81 161	40 581	121 742	3,9	1,9	5,8[2])	48 016	5 494	175 252	8,3	71 361	3,4	38 515	1,8	6 353	0,3	116 229	5,5
	Summa			53 186 560	2 012 798	1 533 786	3 546 584	—	—	—	1 541 041	96 784	5 184 409	—	2 122 084	—	1 336 293	—	160 268	—	3 618 645	—
	Im Durchschnitt			—	—	—	—	3,8	2,9	6,7	2,9 %	0,1 %	—	9,7	—	4,0	—	2,5	—	0,3	—	6,8

[1]) Nachzahlung. [2]) Vom 1. April 1881 um 2 pCt. erhöht.

Herr Gen.-Director Eisenlohr entgegnete, dass das in ganz Deutschland bestehende Verbot, den Perron zu betreten, an den Badischen Stationen in solch' rücksichtsvoller Weise gehandhabt werde, dass dadurch eine Unannehmlichkeit für das Publikum kaum entstehen könne. Es sei möglich, dass die Vorschrift an einzelnen Stationen strenger wie an anderen befolgt werde mit Rücksicht auf den lebhaften Verkehr und die damit verbundene Gefahr für das Publikum. Man werde übrigens nach den vom Antragsteller besonders benannten 2 Stationen die Weisung geben, wenn irgend thunlich eine etwas mildere Praxis eintreten zu lassen.

Die Frage, ob es angezeigt sei, Perronbillets auszugeben, sei früher schon mehrfach ventilirt worden, doch sei man aus verschiedenen Gründen davon abgestanden, zudem bestehe eine derartige Einrichtung in ganz Deutschland nicht und würde sich auch nur da einführen lassen, wo die Bahnhöfe vollständig abgesperrt werden könnten.

Mit der Zusicherung, unter Umständen eine möglichst milde Praxis obwalten zu lassen, erklärte sich der Antragsteller befriedigt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 20. Februar 1882. (Budgetdebatte. Viehzuchtproducte. Die Incompatibilität. Allgemeiner Zolltarif. Sissek-Carlstadt; Waagthalbahn. Thierbeförderung. Ofen-Gran. Rákos-Ujszász. Roheisenzoll. Eisenbahn-Ausstellung. Signal Putnam. Börsennotiz.)

In der Generaldebatte über das Budget im Oesterreichischen Abgeordnetenhause fielen auch Streiflichter auf die Eisenbahnpolitik der Regierung. Die vielleicht noch nie in einem Sitzungssaale vorgekommene Heftigkeit der gegen sie gerichteten Angriffe (daher auch ihrer Abwehr und der Vertheidigung der ihr ergebenen Majorität) wartete nicht die Verhandlung über den Etat des Handelsministeriums ab. Nicht dieses, sondern der Finanzminister leite unsere Eisenbahnen; die Verstaatlichungsaction sollte dieselben einer neuen grossen Betriebsgesellschaft (Union générale) in die Hand spielen. Vergeblich erwiederte Frhr. v. Pino, diese Insinuation sei aus der Luft gegriffen, er stehe noch auf dem Boden des Gesetzes vom 14. December 1877. Bontoux hätte sich nun einmal öffentlich gerühmt, vom Oesterreichischen Finanzminister die Zusage erhalten zu haben, bei der Verstaatlichung der Oesterreichischen Eisenbahnen und bei der Ablösung der ihnen gewährten Subventionen mitzuwirken; deshalb sei auch die Clausel der Goldoption in die Westbahnactie aufgenommen worden, weil die von ihr gegründete Länderbank Grossactionär der Kaiserin Elisabethbahn war; deshalb wurde endlich der ganze Oesterreichische Einfluss angewendet, damit Bontoux die Serbischen Bahnen und damit auch Pest-Semlin erhalte. Er sollte eine Betriebsgesellschaft für die grosse, von der westlichen Reichsgrenze über Serbien hinausreichende internationale Bahn bilden; darum sei auch in dem Uebereinkommen mit der Westbahn die Eventualität einer Verpachtung an eine Betriebsgesellschaft aufgenommen worden, was dem erwähnten Gesetze zuwiderläuft. (Wir haben schon in einem früheren Berichte die Grundlosigkeit aller dieser Beschuldigungen dargelegt. Anmerk. des Referenten.)

Die Interpellation über die misslichen Verhältnisse des Absatzes der Producte der Viehzucht wurde in dieser Sitzung vom Handelsminister mit der bedauerlichen Erklärung beantwortet: es sei vorläufig keine Aussicht, dass die in Deutschland bestehenden veterinär-polizeilichen Massregeln gegen den Import von Wiederkäuern aus der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie fallen gelassen oder derart gemildert werden, dass ein regelmässiger Export von Rindvieh nach oder über Deutschland wieder eröffnet werden könnte. Unter diesen Umständen waren die Bemühungen der Regierung darauf gerichtet, den inneren Markt für den Consum des alpinen Rindes zugänglicher zu machen, zumal auch die Rücksicht auf die am 1. Januar 1882 gegen Nordosten und Osten eingetretene Grenzsperre der Oesterreichischen Länder gebot, die Approvisionirung der centralen Marktplätze von Westen aus zu befördern. Der Minister beruft sich auf die Tarif-Verkehrserleichterungen, welche von ihm auf den Staatsbahnen für den Viehtransport angeordnet wurden.

Die Incompatibilitätsfrage wurde durch die Resignation des Abg. Dr. Jaques auf seine Verwaltungsrathsstelle bei der Creditanstalt u. z. auch in Folge dieser Sitzung eigenthümlich illustrirt. Die Aeusserung des Finanzministers im Abgeordnetenhause nämlich, als habe Dr. Jaques sich in seiner Haltung als Abgeordneter durch seine Stellung als Mitglied des Verwaltungsrathes der Creditanstalt beeinflussen lassen, bestimmte diesen zu der Erklärung, er wolle durch seine Resignation diese Verdächtigung zurückweisen, zugleich aber jede Möglichkeit vermeiden, dass die Actionäre der Creditanstalt etwa durch seine politische Haltung in ihrem Interesse geschädigt werden könnten. Dieser Verzicht auf eine so viel begehrte und so glänzend dotirte Stelle zeigt deutlich, was der gewissenhafte Abgeordnete, auch bei der leisesten Pflichtencollision zu thun habe, ohne dass von vornherein alle Verwaltungsräthe subventionirter Eisenbahnen von der Volksvertretung ausgeschlossen werden müssen. (Der Genannte ist auch Verwaltungsrath der Südbahn.)

Der allgemeine Zolltarif des Oesterreichisch-Ungarischen Zollgebiets wurde in einem Gesetzentwurfe ebenfalls in dieser denkwürdigen Sitzung (gleichzeitig auch im Ungarischen Abgeordnetenhause) eingebracht. Trotz der Darstellung des ausführlichen Motivenberichtes, dass es sich mehr um vertragspolitische und schutzzöllnerische Leitmotive gehandelt habe, begnügt sich die „Revision" des Zolltarifs nicht mit der Erhöhung der Industriezölle, sondern greift überaus herzhaft auf die Finanzzölle hinüber, durch welche zumeist die Einfuhr von Genussmitteln, als Colonialwaaren, Südfrüchte, Seethiere, thierische Producte, Getränke, Esswaaren getroffen wird. Das trifft aber nicht blos, wie tröstend bemerkt wird, die „bemittelten Classen", denn auch die anderen sind in ihrem Haushalt auf eine Reihe solcher importirter Artikel (Eier, Schweinefett, Speck, getrocknete Fische u. s. w.) angewiesen, aber auch die bemittelten Classen werden eine erhebliche Vertheuerung lieb oder gar unentbehrlich gewordener Lebensbedürfnisse nicht leicht verwinden. Zollsteigerungen wie bei Kaffee 16 : 40 fl., Thee 50 : 100 fl., Caviar 6 : 50 fl. werden die Bahneinnahmen auch schmälern.

Die Ungarische Regierung hat das Project der Sissek-Carlstädter Eisenbahn für den Fall anfertigen lassen, wenn das mit der Südbahn geschlossene Cartell dem Verkehre von Fiume nicht vollkommen entsprechen, oder wenn das Cartell eine Verletzung erleiden sollte. Beide Fälle hätten zur Folge, dass der Bau der obigen Bahn begonnen werden möchte. **Der Ausbau, resp. der Anschluss der Waagthalbahn** gegen Sillein hängt mit dem Bau der Galizischen Transversalbahn zusammen, wird dieser zweifelhaft, so entfällt auch das früher erwähnte Project. Der Communicationsminister hat trotzdem die Pläne und Kostenvoranschläge ausarbeiten lassen.

Auf die wegen verspäteter Beförderung lebender Thiere auf den Eisenbahnen überreichte Eingabe hat die Handels- und Gewerbekammer in Klausenburg vom Handelsminister die Verständigung erhalten, dass energische Massnahmen getroffen werden in der Richtung, damit die zum Transport lebender Thiere bestimmten Züge im Interesse ihres anstandslosen und fahrordnungsmässigen Verkehres durch die zu diesem Zwecke delegirten Organe von Kronstadt bis Steinbruch begleitet werden. Damit jedoch der Erfolg dieser Massregel in Hinkunft auch genau überwacht werden könne, wurde die Direction der K. Ungarischen Staatsbahnen angewiesen, die Ankunft der fraglichen Thiersendungen in Steinbruch, sowie die Zeit, in welcher dieselben der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft zur Weiterbeförderung übergeben worden sind, im Falle einer grösseren als einstündigen Verspätung der Ungar. Generalinspection unverzüglich telegraphisch anzuzeigen. Zugleich wurde auch die Betriebsleitung der Oessterr. Staatsbahn in Budapest aufgefordert, für die sofortige Weiterbeförderung der aus Siebenbürgen kommenden Viehtransporte besonders Sorge zu tragen und die Verfügung zu treffen, dass dieselben in Wien noch Sonntag Vormittags den Eigenthümern zur Verfügung gestellt werden.

Bezüglich der Ofen-Graner Eisenbahn verlautet, dass Wiener Capitalisten geneigt wären, die Graner resp. die Dorogher Kohlengruben anzukaufen, wenn sie zugleich die Concession zum Baue dieser Bahn erhalten würden. Der Ausbau dieser Bahn als Localbahn wird auch von anderer Seite betrieben und es wäre wirklich an der Zeit, dass dieselbe endlich einmal ausgebaut werde. Diese Linie würde in dem Netze der Ungarischen Bahnen eine sehr bedeutende Lücke ausfüllen und könnte eine Fortsetzung westlich gegen Raab und nördlich gegen das fruchtbare Garamthal erhalten.

Die Eisenbahn Rákos-Ujszász wird nicht deshalb gebaut, um die Theissbahn mit den übrigen Linien der K. Ungar. Staatsbahnen zu verbinden, welche Verbindung durch die Hatvan-Szolnoker Linie schon längst hergestellt ist, sondern ausschliesslich zu dem Zwecke, dass gegenüber der Czegléd-Budapester Linie zwischen der Hauptstadt und der Station Szolnok der K. Ungar. Staatsbahnen eine directere und kürzere Concurrenzlinie zur Verfügung stehe. Die Eröffnung dieser Eisenbahnlinie war für Ende des vorigen Jahres in Aussicht genommen und ist faktisch der Bau derselben, bei welcher Rutschungen gar nicht vorgekommen sind, Ende des abgelaufenen Jahres in einem so vorgerückten Zustande gewesen, dass dieselbe für den Frachtverkehr ohne Gefährdung der Sicherheit hätte eröffnet werden können. Die Eröffnung jedoch — für deren Beschleunigung keine wichtigen Gründe vorlagen — wurde bis März verschoben, weil es zweckmässig und öconomisch erschien, die Bahn in einen solchen anstandslosen Zustand zu versetzen, dass auf derselben auch gleich Eilzüge verkehren können.

Gegen die Erhöhung des Roheisenzolls haben 10 Eisenbahnverwaltungen eine Petition an das Oesterreichische Abgeordnetenhaus gerichtet. Dieselbe stellt dar, aus welchen Ursachen die übrigen Verwaltungen formell nicht beigetreten sind, sie sei aber doch ein Ausdruck der wirklichen Interessen aller Oesterreichischen Bahnen. Aus den reichhaltigen statistischen Daten gelangen

die Petenten zu folgendem Resultat: Ohne Rücksicht auf die Vermehrung des Eisenconsums durch den Bau neuer Linien oder die Legung neuer Geleise oder Fahrparksvermehrungen würde die Zollerhöhung die jährlichen Betriebsausgaben um mindestens 712 000 fl. Gold oder ungefähr 950 000 fl. in Noten steigern. Die Mehrbelastung würde bei den Staatsbahnen 340 000 fl. in Noten jährlich ohne Rücksicht auf die im Bau oder Projecte begriffenen Transversalbahnen betragen.

Ueber die Eisenbahnausstellung, welche vom Schriftführer Weill des Oesterreichischen Eisenbahnclubs die Anregung erhielt, wurde in dessen letzter Sitzung berichtet, dass es von der für Berlin geplanten Eisenbahnausstellung aus dem Grunde sein Abkommen haben müsse, weil der Verein für Eisenbahnkunde den Lehrter Bahnhof, welcher als der einzige Ort für die Installirung des Unternehmens erkannt wurde, obgleich derselbe durch die Eröffnung der Stadtbahn entbehrlich geworden ist, für die Eisenbahnausstellung nicht erlangt werden konnte. Damit beginne nun die weitere Wirksamkeit der hiesigen drei Fachvereine, um in der Angelegenheit die weiteren Schritte zu machen und Vorberathungen zu pflegen. Deren Deputation hat der Handelsminister die kräftigste Unterstützung zugesagt. Es ist die geplante Eisenbahnausstellung als eine internationale gedacht und der zu treffenden grossen Vorbereitungen wegen für 1884 in Aussicht genommen.

Ueber Putnam's automatisches Eisenbahnsignal hielt Telegraphenvorstand Krämer im Club einen Vortrag. Das sorgfältig gearbeitete, mit Locomotiven und anderen Fahrzeugen, Drehscheiben, Wechseln, Barrièren etc. ausgestattete Modell functionirte vorzüglich. Dass diese Erfindung die einfachste, absolut verlässliche automatische Signalisirung ermögliche, schien überzeugend. Der Präsident dankte hierauf dem Vorsitzenden im Namen des Clubs, indem er dem Wunsche Ausdruck gab, dass es den Eisenbahnverwaltungen gegönnt sein möge, das System praktisch zu erproben.

Die Börse hatte wieder eine schwankende Woche zu verzeichnen. Das Vertrauen kehrt nur zögernd und tastend zurück. Dazu kommen die politischen Ereignisse und der den Oesterreichischen Credit gefährdende Nationalitätenhader. Prioritäten waren vernachlässigt. Die marktgängigsten Actien zeigen folgende Coursvariationen zum Schlusse der beiden letzten Wochen:

Nordbahn . . .	2410,—	2430,—	Elbethalbahn . .	208,50	201,50
Franz-Josefb. .	190,50	190,—	Staatsbahn . . .	298,50	299,25
Karl-Ludwigb. .	288,50	289,—	Südbahn	125,20	125,50
Oest.Nordwestb.	200,—	200,25			

Die Belgischen Eisenbahnen im Betriebe des Staates.

Das Belgische Eisenbahnnetz umfasste Ende 1880 4 111,9 km (gegen 4 012 km Ende 1879). Davon befanden sich:

vom Staate gebaute Linien im Staatsbetrieb 1 089,9 km (980,3 km in 1879),
zurückgekaufte Privatbahnen 1 378,3 km (1 276,5 km in 1879),
Privatbahnen in Staatsbetrieb 323,2 km (329,1 km in 1879),
Privatbahnen unter eigener Verwaltung 1 534,9 km (1 349,9 km in 1879).

Von den 1880 in Staatsbetrieb befindlichen 2 791,5 km dienten 2 649,3 km dem Personen- und Güterverkehr und waren 1 239 km doppelgeleisig und 1 410,3 km eingeleisig; 142,2 km dienten nur dem Güterverkehr und waren davon 18,3 km doppelgeleisig und 123,9 km eingeleisig. Von den 1880 im Betriebe befindlichen 1 534,9 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung lagen 1 320,3 km auf Belgischem, 214,5 km auf fremdem Gebiet; 1 316,5 km waren eingeleisig, 218,4 km doppelgeleisig; 1 494,4 km dienten dem Personen- und Güterverkehr und 40,5 km nur dem Güterverkehr.

An Betriebsmitteln waren bei den Staatsbahnen vorhanden: 1 292 Locomotiven (gegen 1 167 in 1879), Dampfwagen 15 (13 in 1879), Personen-, Gepäck- und Güterwagen 40 121 (gegen 36 470 in 1879); bei den Privatbahnen 500 Locomotiven (gegen 466 in 1879), 3 Dampfwagen (1 in 1879), Personen-, Gepäck- und Güterwagen 14 283 (gegen 14 396 in 1879).

Befördert wurden auf den Staatsbahnen 43 032 882 Reisende, 18 568 t Gepäck, 271 474 t Eilgut, 18 812 311 t Frachtgut, 855 Equipagen, 252 708 t Vieh befördert.

Auf den Privatbahnen wurden 13 273 Reisende, 154 196 Ctr. Gepäck, 1 214 863 Ctr. Eilgut, 13 957 568 Ctr. Frachtgut, 221 Equipagen, 1 227 134 Stück Vieh.

Anmerkungen zur nebenstehenden Tabelle. [1]) Der Güter- und Equipagenverkehr wurde erst im Jahre 1838 (5 février) eröffnet. [2]) Nicht gerechnet die Flandrischen Linien, welche nach dem Gesetz vom 31. Mai 1878 im Betriebe des Staates sich befanden. [3]) Nicht mitgerechnet die Flandrischen Linien, welche durch den Staat betrieben, Ende 1879 noch zurückzukaufen waren. [4]) Darunter sind seit 1878 die Ausgaben der Centralverwaltung mit einbegriffen.

Entwickelung des Eisenbahnnetzes und die Betriebsresultate von 1835—1879 und insbesondere 1880*).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Jahr	Mittlere Betriebslänge während des Jahres km	Anlage-capital Frcs.	Anzahl der Reisenden auf jede Entfernung	Einnahme aus dem Personenverkehr Frcs.	Anzahl der Tonnen auf jede Entfernung	Einnahme aus dem Frachtgutverkehr (petite vitesse) Frcs.	Einnahme aus dem Eilgutverkehr (grande vitesse) Frcs.	Brutto-Einnahme Total Frcs.	Betriebsausgaben Frcs.	Nettoeinnahme Total Frcs.	Nettoeinnahme pro Kilom. Frcs.	Verhältniss zwischen den Ausgaben und den Bruttoeinnahmen Total pCt.	Verhältniss zwischen den Nettoeinnahmen und dem Anlagecapital pCt.	Zahl der Locomotiven	Zahl der Transportwagen	Zahl der Züge in Kilom.
1835 . .	14	?	421 000	269 000	— [1])	— [1])	— [1])	269 000	169 000	100 000	4 280	63	—	3	45	50 370
1840 . .	325	77 908 806	2 199 000	4 047 000	102 000	906 000	93 000	5 335 000	3 078 000	2 257 000	6 900	58	2,9	122	1 337	1 181 105
1850 . .	625	167 407 264	4 189 000	7 313 000	1 239 000	6 105 000	636 000	15 059 000	9 033 000	6 026 000	9 640	60	3,6	170	4 743	3 589 465
1860 . .	747	193 134 374	7 412 000	11 306 000	3 678 000	14 967 000	1 775 000	29 602 000	14 193 000	15 409 000	20 620	48	7,98	252	8 161	5 530 227
1865 . .	749	224 661 385	10 678 000	14 590 000	5 899 000	18 616 000	2 580 000	38 319 000	19 578 000	18 741 000	25 000	51	8,34	306	10 759	8 656 618
1870 . .	869	265 666 002	14 134 000	16 139 000	7 614 000	22 137 000	3 500 000	45 306 000	25 051 000	20 255 000	23 300	55	7,61	371	13 377	9 874 310
1871 . .	1 422	292 119 393	18 282 000	20 468 000	10 999 000	34 610 000	4 825 000	66 906 000	34 812 000	32 094 000	22 850	52	10,99	562	23 152	13 545 827
1872 . .	1 470	325 710 243	23 198 000	21 648 000	13 077 000	38 574 000	4 371 000	69 664 000	41 763 000	27 901 000	18 980	60	8,6	638	25 273	15 323 278
1873 . .	1 875	404 741 816	29 137 000	26 064 000	16 069 000	50 565 000	5 182 000	85 822 000	62 257 000	23 565 000	12 560	73	5,82	832	30 539	20 832 140
1874 . .	1 929	427 617 794	32 600 000	27 807 000	15 908 000	49 002 000	5 491 000	87 161 000	59 938 000	27 223 000	14 110	69	6,36	938	30 825	21 349 364
1875 . .	1 966	470 947 315	34 961 000	29 267 000	14 150 000	49 951 000	5 840 000	89 124 000	58 987 000	30 137 000	15 330	66	6,40	979	31 846	20 861 890
1876 . .	2 053	492 170 853	36 898 000	29 609 000	14 341 000	50 926 000	5 777 000	90 519 000	57 378 000	33 141 000	16 140	63	6,73	1 047	32 646	21 424 913
1877 . .	2 145	589 290 075	37 421 000	29 160 000	14 325 000	50 859 000	5 730 000	90 309 000	55 320 000	34 989 000	16 310	61	5,94	1 066	33 395	22 031 963
1878[2]) . .	2 210	623 756 390	39 164 000	29 881 000	15 582 000	53 714 000	5 937 000	94 206 000	56341000[4]	37 865 000	17 130	60	6,07	1 080	34 163	22 730 222
1879[3]) . .	2 477	674 466 966	40 546 000	30 491 000	16 926 000	58 468 000	6 237 000	99 439 000	58 461 000	40 978 000	16 540	59,1	6,07	1 149	35 524	25 258 606
1880 . .	2 792,5	731 000 879	43 032 882	37 767 000	18 812 000	64 424 000	6 842 000	115 503 000	73 307 700	45 949 000	17 004	59,6	—	1 292	40 121	29 527 202

*) Die Resultate der Jahre 1835—1879 entnehmen wir dem „Annuaire statistique de la Belgique", publié par le Ministre de l'intérieur. — Bruxelles 1881; die Resultate des Jahres 1880 dem sehr eingehenden „Compte rendu" vom Jahre 1880 des Ministère des travaux publics, erstattet den Chambres legislatives (erschienen am Schlusse des Jahres 1881). Dem trefflichen Werk ist ein Atlas beigegeben, welcher in sehr anschaulicher Weise für 10jährige Zeitabschnitte von 1840—1880 die Entwickelung der Belgischen Eisenbahnen darstellt, wobei die Linien, welche im Betriebe des Staates sich befinden, von den durch Gesellschaften exploitirten farbig geschieden sind.

Die Einnahmen der Staatsbahnen beliefen sich auf: 37 767 012 Frcs. aus dem Personenverkehr, 902 272 Frcs. aus dem Gepäckverkehr, 6 842 603 Frcs. aus dem Eilgutverkehr, 64 424 596 Francs aus dem Frachtgutverkehr, 228 500 Frcs. aus dem Transport für Werthsachen, 38 312 Frcs. aus dem Equipagenverkehr, 1 181 294 Frcs. aus dem Viehverkehr, an Extraordinarien 1 400 699 Francs, verschiedene indirecte Einnahmen 1 533 808 Frcs., aus Abrechnungen früherer Jahre 183 921 Frcs., in Summa 115 503 016 Frcs.

Die Ausgaben weisen folgende Summen nach: eigentliche Betriebsausgaben 67 836 089 Frcs., Ausgaben für Vollendungs- und Verbesserungsarbeiten 467 530 Frcs., Miethen für von Gesellschaften gepachtete Strecken 5 004 122 Frcs., in Summa 73 307 741 Francs.

Demnach stellt sich das Nettoerträgniss auf 42 195 275 Francs.

Das Nettoerträgniss für den Staat ergab im Jahre 1880 3,9 pCt., in 1879 3,6 pCt. des verwendeten Anlagecapitals.

Eröffnet wurden im Jahre 1880 folgende Linien:

Am 15/1.	Masses-Diarbois à Vieux-Campinaire (Ceinture de Charleroi)	4,7 km,
„ 8/3.	Jumet-Brûlotte à Marcinelle (Ceinture de Charleroi)	4,7 „
„ 25/3.	Thielt à Lichervelde	17,2 „
„ 17/7.	Bassilly à Lessines (Braine le Comte à Courtrai)	8,2 „
„ 22/7.	Termonde à Puers (Anvers à Douai)	14,9 „
„ 3/8.	Courcelles-Centre à Jumet-Brûlotte (Frameries à Chimay)	3,87 „
„ 15/9.	Jemelle à Rochefort (Jemelle à la Meuse)	4,1 „
„ 15/12.	Bovrinnes-Mont à Lobbes (Frameries à Chimay)	5,3 „
„ 20/12.	Florenville à Gedinne (Athus à la Meuse)	49,3 „
		112,5 km.

Käuflich zurückerworben wurde die Linie Anvers zur Niederländischen Grenze gegen Rotterdam 26,8 km lang, so dass der Zuwachs des Staatsbahnnetzes in 1880 139,6 km betrug.

Im Jahre 1879 waren folgende Linien eröffnet worden:

Am 24/3.	Jumet à Gilly	5,1 km,
„ 18/5.	Assche à Termonde	17,3 „
„ 3/7.	Jumet à Masses-Diarbois	3,3 „
„ 20/7.	Boom à Hoboken	10,6 „
„ 18/9.	Vaudignies à Maffles (Ath-St. Ghislain)	7,9 „
„ 12/10.	Londerzeel à Alost	21,5 „
„ 8/11.	St. Ghislain à Vaudignies	11,9 „
„ 13/11.	Trazegnies à Luttre	5,8 „
„ 15/11.	Quenast à Rebecq-Rognon	6,6 „
„ 1/12.	Dison à Verviers	3,1 „
	Ausserdem:	
Am 26/3.	Signeulx à Florenville	32,5 „
„ 5/7.	Battice à Dison	7,4 „
	dazu Verbindungsgeleise	2,2 „
		177,48 km.

Italien.

Berner internationaler Eisenbahntransportvertrag. Wie das „Giornale dei lavori publici“ vom 15. Februar cr. mittheilt, hat das Ministerium nach eingehender Prüfung sich mit dem in Bern festgestellten Entwurfe zu dem den Eisenbahnfrachtverkehr betreffenden internationalen Vertrage vollkommen einverstanden erklärt.

Elektrische Bahnhofsbeleuchtung. Der Verwaltungsrath der Oberitalienischen Eisenbahnen hat nach Mittheilung des „Mon. d. Str. ferr.“ beschlossen, die gegenwärtige Gasbeleuchtung des Centralbahnhofs in Mailand durch elektrisches Licht zu ersetzen und hat zu diesem Zwecke den Betrag von 66 550 Lire für die Anlagekosten bewilligt. Der Bahnhof soll durch 4 grosse Lampen erleuchtet werden, welche zusammen eine Lichtstärke von 24 000 Kerzen haben sollen; die jährlichen Betriebskosten werden auf 15 168 Lire berechnet.

Beschaffung von Betriebsmaterial. Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen hat die Lieferung der nach dem festgesetzten Betriebsplane im Jahr 1882 zu beschaffenden Betriebsmittel zum grössten Theile vergeben und ist dabei fast ausschliesslich die Italienische Industrie berücksichtigt worden. Nur 30 Locomotiven sollen im Auslande bestellt werden, während die Lieferung von 11 dergleichen den Werkstätten von Pietrarsa übertragen wurden und 9 noch für inländische Fabriken zur Submission gestellt werden sollen. Die Lieferung von 80 Personen- und 880 Güterwagen verschiedener Gattung ist ausschliesslich Italienischen Fabriken übertragen worden.

Neue Eisenbahnbauten. Zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister als Vertreter der Staatsregierung einerseits und Vertretern der Provinz Como andererseits, ist am 26. Januar cr. ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem die genannte Provinz die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Como nach Varese und Laveno übertragen wird. Die Kosten für diese 50 km lange Linie sind einschliesslich des Betriebsmaterials auf 11 406 000 Lire veranschlagt worden. In Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 über die Eisenbahn-Ergänzungsbauten wird der Staat zu den Baukosten einen Zuschuss von 8 070 000 Lire gewähren.

Die „Gazz. Uff.“ vom 23. Januar cr. veröffentlicht ein Königliches Decret, durch welches dem Sign. Cav. Desiderio Baccelli die Concession ertheilt wird für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Secundäreisenbahn von Albano über Porto d'Anzio nach Nettuno. Die Regierung gewährt dem Concessionar pro Kilometer der Bahn vom Tage der Betriebseröffnung ab auf eine Dauer von 35 Jahren einen jährlichen Zuschuss von 1 000 Lire.

Personal-Nachrichten.

Niederländische Rheineisenbahn. Der Präsident der Niederländischen Rheineisenbahn, Herr Dr. U. Ameshoff, wird am 1. März d. J. seine 25jährige Thätigkeit als Director dieser Gesellschaft feiern.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

An das Präsidium des Hauses der Abgeordneten.

In der Begründung des Gesetzentwurfes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, werden über das Verhalten der Privateisenbahnen bezüglich der Erfüllung ihrer Pflichten für den öffentlichen Verkehr verschiedene Behauptungen aufgestellt, welche nach unserer Meinung nicht zutreffend sind, deren Würdigung wir indess dem Hohen Hause überlassen können, weil es sich dabei im Wesentlichen um allgemeine Deductionen und um die Beurtheilung allgemein bekannter Verhältnisse handelt.

Eine dieser Behauptungen geht aber dahin,

„dass das Interesse der Privatgesellschaften, ihre Unternehmungen unter möglichst günstigen Bedingungen an den Staat abzutreten, zahlreiche andere Rücksichten überwiegt und namentlich die Fürsorge der Verwaltungen für .... **die Erhaltung eines normalen und betriebssicheren Zustandes der Bahn und der Transportmittel vielfach zurücktreten lässt**“.

Hierdurch ist ganz unzweideutig der Vorwurf ausgesprochen, dass die zur Zeit noch vorhandenen Privateisenbahn-Verwaltungen in dem Bestreben, die Renten ihrer Unternehmungen, mit Rücksicht auf einen Erwerb derselben durch den Staat, thunlichst hoch zu halten, vielfach die Erhaltung des normalen und betriebssicheren Zustandes der Bahn und der Transportmittel vernachlässigen und dadurch die Sicherheit der ihnen anvertrauten Reisenden und Güter gefährden.

Dies ist die Beschuldigung der schwersten Pflichtverletzung, welche überhaupt einer Eisenbahn-Verwaltung vorgeworfen werden kann. Die Beschuldigung wird erhoben — und zwar ganz allgemein und alle Privateisenbahnen betreffend — von dem Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, welchem in Preussen die Aufsicht über die Privateisenbahnen und vorzugsweise über deren normale und betriebssichere Unterhaltung obliegt. Sie ist ausgesprochen in den Motiven eines wichtigen, dem Hohen Hause vorgelegten Gesetzes und ist durch dessen Verhandlungen und durch die Presse in alle Theile Deutschlands und darüber hinaus getragen.

Zu einer Anklage von solcher Schwere kann der Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich nicht schweigen, er muss vielmehr für die Wahrung der tief verletzten Ehre der Privateisenbahn-Verwaltungen an **der** Stelle eintreten, an welcher die Beschuldigung erhoben ist, zumal der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten trotz der in den Berathungen der ersten Lesung gebotenen Veranlassung seinen Vorwurf zwar etwas abgeschwächt, aber nicht zurückgenommen und ebensowenig durch Angabe von Thatsachen begründet oder auf bestimmte Bahnen beschränkt hat.

Der Verein kann unbedenklich behaupten, dass die Privateisenbahn-Verwaltungen sich in nicht geringerem Masse als die Staatseisenbahn-Verwaltungen der Pflicht bewusst sind, die Rücksicht auf die normale und betriebssichere Unterhaltung ihrer Unternehmungen **jeder** anderen voranzustellen, und dass sie dementsprechend bis auf den heutigen Tag verfahren. Es ist dem Vereine auch nicht

bekannt, dass die Staatsaufsichtsbehörden auf Grund der von ihnen veranstalteten Revisionen einer Privateisenbahn den Vorwurf der Vernachlässigung dieser Pflicht gemacht hätten. Vielmehr haben sich die Privateisenbahnen auch grossen an sie herangetretenen Verkehrsleistungen stets gewachsen gezeigt und sich beispielsweise noch in jüngster Zeit anlässlich der Truppen-Manöver in Schleswig-Holstein der ausdrücklichen Allerhöchsten Anerkennung zu erfreuen gehabt.

Der Verein erklärt demnach, dass die erhobene Beschuldigung der thatsächlichen Begründung entbehrt, und bittet das Hohe Präsidium, dem Hause der Abgeordneten von diesem Proteste in geeigneter Weise Kenntniss zu geben.

Berlin, den 16. Februar 1882.

Der Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich. (61)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 20. d. Mts. tritt zum Ausnahmetarif vom 1. December v. J. für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** im **Rheinisch-Westfälisch-Badischen Verkehr** ein Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend theilweise ermässigte Frachtsätze für Zeche Hannover I.. Aenderungen des Verzeichnisses der Zechen und der zu berechnenden Anschlussfrachten, sowie Berichtigungen. Die Berichtigung des Frachtsatzes der Zeche Neuessen (Schacht Fritz) nach Bregenz von 1,963 auf 1,965 *M.* pro 100 kg tritt jedoch erst am 8. April cr. in Gültigkeit. Preis des Nachtrags 0,05 *M.* Köln, den 19. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (408)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für den Bereich der diesseitigen Bahn gelangt am 1. März cr. zu B. I. 4. 6. des Deutschen Eisenbahngütertarifs (Theil I) folgende specielle Tarifvorschrift zur Einführung: Ausnahmsweise tritt für einzelne Gegenstände von Eisen oder Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern und dergl., falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will und diese Absicht im Frachtbriefe ausdrücklich bescheinigt, die gewöhnliche Frachtberechnung ein.

Die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (§§ 49 und 55 des Betriebsreglements) erfolgt erst dann, wenn die Verladung möglich geworden ist. Berlin und Hamburg, den 21. Februar 1882. Die Direction. (409)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum 1. März d. J. gelangt Nachtrag VIII zum Gütertarifheft No. 5 zur Einführung. Durch denselben werden aufgehoben die Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. der Station Mühlhausen i. Th. und für Sprit und Spiritus zwischen Breslau und Schaffhausen, sowie Singen, ferner für Polnisch Lissa und Schaffhausen. An deren Stelle treten die billigeren Sätze des Specialtarifs I, wie solche durch Nachtrag VIII zum Gütertarifheft No. 1 bezw. der Classe B eine solche durch das neue Tarifheft No. 4 eingeführt sind.

Näheres ist in den Verbandsgüterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch der qu. Tarifnachtrag käuflich zu haben ist. Erfurt, den 18. Februar 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (410)

Nachdem seit dem 1. November v. J. directe Beförderung von **Borstenviehtransporten** in Wagenladungen von Bielitz nach Breslau via Oderberg und via Oswiecim in Etagewagen zu dem Frachtsatze von 3,20 Mark pro qm Bodenfläche beider Etagen stattfindet, werden vom 15. März d. J. ab derartige Transporte auch in einbödigen Wagen zu dem Frachtsatze von 4,74 Mark pro qm Bodenfläche der benutzten Wagen direct expedirt.

Bei der Beförderung derartiger Sendungen kann von der Beigabe eines Begleiters bis auf Weiteres abgesehen werden.

Findet dagegen Beförderung mit Begleitung statt, so geniessen die zulässigen Begleiter auf den Oesterreichischen Strecken bis Oderberg resp. Oswiecim freie Fahrt, während für die Strecken bis Breslau
ab Oderberg 3,70 *M.*,
„ Oswiecim 4,20 „
an Fahrgeld pro Person für die Hintour zu entrichten sind. Für die Rücktour sind Billets der zu benutzenden Wagenclasse sowohl für die Deutschen wie für die Oesterreichischen Strecken zu lösen.

Näheres ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren. Breslau und Wien, den 14. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn. (411)

Preussisch-Sächsischer Verband. Vieh- etc. Sendungen von der Station Grätz der Märkisch-Posener Eisenbahn nach Stationen des rubricirten Verbandes, mit welchen die Station Opalenıza der genannten Bahn directen Vieh- etc. Verkehr hat, werden unter Anwendung der für die letztere Station bestehenden Frachtsätze und Instradirungsvorschriften mit einem Zuschlage für die Strecke Grätz-Opalenıza von
10 *M.* für jeden Wagen
resp. 5 *M.* für eine halbe Wagenladung, sowie für einzelne Stücke Vieh
fortan direct expedirt. Breslau, den 17. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Verbands-Verwaltungen. (412)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Giltigkeit vom 1. März cr. kommt zu unserem Localgütertarif vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 10 zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarif, sowie Ergänzung der speciellen Tarif-Vorschriften und Ausnahmesätze für Eisenerze.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 18. Februar 1882. Königl. Eisenbahndirection. (417)

Mit Giltigkeit vom 1. März cr. kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 Theil II der Nachtrag 4 und zu Heft No. 1 nebst Anhang der Nachtrag 7, ferner zum Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 8 zur Einführung. Dieselben enthalten Ergänzungen und Berichtigungen und Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. im Verkehr zwischen Maizières, Station der Reichsbahnen einer- und Lahnbahnstationen andererseits.

Die Tarifnachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 19. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (418)

Thüringische Eisenbahn. Am 1. März cr. erscheint zu unserem Local-Gütertarife Nachtrag 26, welcher Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften und Berichtigungen enthält, bei unseren Expeditionen eingesehen, daselbst auch à 5 ₰ bezogen werden kann. Erfurt, den 22. Februar 1882. Die Direction. (419)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 15. März d. J. treten die Nachträge:
XIII zum Gütertarifheft No. 1,
VII „ „ „ 2,
VII „ „ „ 3a,
I „ „ „ 4
in Kraft. Dieselben enthalten neue Frachtsätze für die Stationen Malsfeld, Schwebda, Offenbach und Merzweiler, sowie abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Ringelheim, Oschersleben. Vienenburg Br. B., Spandau B. H. B., Sosnowice, Tarnowitz R. O. U. B. — Näheres ist in den Verbandsgüterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 18. Februar 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (420)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufer Bahn sowie von Neurode etc. (Eisenbahndirectionsbezirk Berlin) nach der bezw. Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterreichischen Staats-, Oesterreichischen Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungs-, Oesterreichischen Süd-, Kaiserin Elisabeth-, Mährisch-Schlesischen Central-, Mährischen Grenz-, Galizischen Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, welche in Oesterreichischer Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat März 1882 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 23. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (421)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen S. 255)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. Jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Was die Leistungen der verschiedenen Pensionscassen anlangt, so sind dieselben augenblicklich bei denjenigen Cassen, welche kurze Zeit bestehen, noch gering, während einzelne Institute, welche eine längere Dauer haben und sich dem Beharrungszeitpunkte, wo die Ausgaben nicht mehr wachsen, nähern, bis über 11 pCt. des pensionspflichtigen Einkommens zahlen. Dieser ausserordentlich hohe Procentsatz der Ausgaben findet seine Erklärung in den hohen Pensionssätzen, welche das Reglement der betreffenden Verwaltung (in einzelnen Fällen sogar aus zwei zu verschiedenen Zeiten gegründeten Cassen) bewilligt. Aber selbst in dem Falle, dass im Durchschnitt eine solche hohe Belastung der einzelnen Pensionsinstitute nicht eintreten sollte, so liegt es dennoch auf der Hand, dass die Beiträge einzelner Cassen zu niedrig bemessen sind und die Lebensfähigkeit derselben in Frage gestellt ist.

Von grosser Wichtigkeit für die betreffenden Institute ist es, wenn die Gefahr eines Deficits so zeitig wie möglich erkannt wird. Das Princip des Abwartens, das heisst: die Gefahr herankommen zu lassen und dann erst dem Fonds durch höhere Beiträge aufzuhelfen, ist zu verwerfen und wird die Mitglieder ungleich höher belasten, als die rechtzeitige Aufbesserung desselben.

Verfasser, welcher dem in Rede stehenden Gegenstande seit längerer Zeit sein Interesse zugewendet, hat das ihm zu Gebote gestandene Material benutzt, um auf Grund desselben eine grössere Anzahl statistischer Tabellen aufzustellen und versucht, die Frage der Lebensfähigkeit der Pensionscassen auf möglichst einfache Weise zu lösen.

Der Raum dieser Zeitschrift gestattet es nicht, diese Tabellen in ihren speciellen Theilen zum Abdruck zu bringen, jedoch wird das Endresultat derselben immerhin von Interesse für die betreffenden Institute sein.

Nach diesen Tabellen stellen sich die Altersverhältnisse der Eisenbahnbeamten wie folgt:

Altersverhältniss der Eisenbahnbeamten.	Durchschnittssätze			
	bei den Bureaubeamten	beim Bahnpersonal	beim Fahrpersonal	zusammen
1. Das Alter der Beamten bei der Anstellung beträgt . . . . Jahre	26,8	30,1	28,7	29,3
2. Das Alter der Invaliden bei der Pensionirung . . . . . . Jahre	55,7	52,3	52,5	52,6
3. Das Alter der im Dienst gestorbenen Beamten beim Tode Jahre	38,7	40,9	40,3	40,4
4. Das Alter gestorbener Pensionäre beim Tode . . . . Jahre	67,4	57,3	61,7	58,9
5. Das Alter gestorbener Beamten und Pensionäre beim Tode . . Jahre	42,0	45,1	45,6	44,7
6. Hiernach (2—1) liegt zwischen Anstellung und Pensionirung eine Dienstzeit von . . . . . Jahren	28,9	22,2	23,8	23,3
7. Zwischen Pensionirung und Tod (4—2) liegt eine Pensionsgenusszeit von . . . . Jahren	11,7	5,0	9,2	6,3

8. Von gestorbenen Beamten und Invaliden hinterlassene Wittwen . . . . 75,0 pCt.
9. Unter den Wittwen ad 8 befanden sich Wittwen, deren Ehemann vor erlangter Pensionsberechtigung stirbt . . . . 7,1 „
10. Wittwen, welche sich wieder verheirathen . . . 5,9 „
11. Im Pensionsgenuss verbleibende Wittwen von gestorbenen Beamten und Pensionären mithin 8 — (9 + 10) nur . . . . 62,0 „
12. Das Alter der Ehefrauen der Beamten ist gegen das Alter des Mannes geringer um Jahre . . . . 2,7 „

13. Im gleichen Jahre sind Mann und Frau geboren 9,7 pCt.
14. Der Ehemann ist älter als die Frau . . . . . 67,3 „
15. Der Ehemann ist jünger als die Frau . . . . 23,0 „

100 pCt.

16. Unter den Beamten sind: verheirathet . . . . . 86,7 pCt.
Wittwer . . . . 1,3 „
unverheirathet . . . . 12,0 „

100 pCt.

17. In den Familien sind Kinder unter 15 Jahren:

keine Kinder	bei	20,7 pCt.
1 Kind	„	22,2 „
2 Kinder	„	21,2 „
3 „	„	17,1 „
4 „	„	11,5 „
5 „	„	5,2 „
6 „	„	1,5 „
7 „	„	0,5 „
8 „	„	0,1 „

100 pCt.

Auf jeden in Dienst befindlichen Beamten kommt durchschnittlich . . . . 2,3 Kind

18. Von den Mitgliedern der Pensionscasse scheiden aus durch freiwilligen Abgang und Entlassung aus dem Dienst. . . . . 22 pCt.

Von den verbleibenden Mitgliedern
sterben im Dienst . . . . 55 „
werden pensionirt . . . . 45 „

19. Die Durchschnittszeit, wie lange die Wittwe ihren verstorbenen Ehemann überlebt, beträgt . . . . 8,0 Jahre

Wieder verheirathete Wittwen bleiben im Genuss der Pension durchschnittlich . . . . 2,2 „

20. Auf eine im Pensionsgenuss befindliche Wittwe kommt durchschnittlich an Kindern unter 15 Jahren 1,1 Kind

21. Das Lebensalter der Menschen nach den Sterblichkeitstafeln:

1.	2.	3.	4	5.	6.	7.
Der Mensch Jahre alt	Der Mensch lebt noch Jahre					
	nach der Tafel der Kaiser Wilhelms Spende	nach der Tafel der 17 Englischen Gesellschaften	nach Brune's Tafeln (Allgem. Preussische Wittwen-Verpfleg.-Anstalt) für		nach der Sterblichkeitstafel des Kgl. Statistischen Bureaus in Berlin für	
			Männer	Frauen	Männer	Frauen
0	52,8	41,1	—	—	35,4	38,2
1	55,5	47,2	—	—	44,5	46,5
2	55,5	49,6	—	—	47,3	49,1
3	55,4	50,5	—	—	48,3	50,0
4	55,1	50,8	—	—	48,6	50,4
5	54,7	50,7	—	—	48,5	50,3
6	54,2	50,4	—	—	48,2	50,0
7	53,7	49,9	—	—	47,7	49,6
8	53,0	49,4	—	—	47,2	49,1
9	52,3	48,9	—	—	46,5	48,4
10	51,5	48,3	—	—	45,8	47,7
11	50,6	47,6	—	—	45,1	47,0
12	49,7	46,9	—	—	44,3	46,2
13	48,8	46,3	—	—	43,5	45,4
14	47,9	45,6	—	—	42,6	44,6
15	47,1	44,9	—	—	41,8	43,8
16	46,3	44,3	—	40,5	41,0	43,0
17	45,5	43,6	—	40,2	40,2	42,2
18	44,7	42,9	—	39,9	39,4	41,4
19	43,9	42,2	—	39,5	38,7	40,7
20	43,2	41,5	—	39,1	37,9	39,9
21	42,5	40,8	39,5	38,6	37,2	39,2
22	41,8	40,1	38,7	38,1	36,6	38,4
23	41,1	39,4	38,0	37,6	35,9	37,7
24	40,5	38,7	37,2	37,1	35,2	37,0
25	39,7	38,0	36,5	36,6	34,6	36,3
26	39,1	37,3	35,7	36,0	33,9	35,6
27	38,4	36,5	35,0	35,3	33,2	34,9
28	37,7	35,8	34,2	34,7	32,5	34,2
29	37,0	35,1	33,4	34,2	31,8	33,5
30	36,3	34,4	32,7	33,6	31,1	32,8
31	35,6	33,7	31,9	32,9	30,4	32,2
32	34,9	33,0	31,2	32,3	29,7	31,5
33	34,2	32,3	30,4	31,7	29,0	30,8
34	33,5	31,6	29,7	31,0	28,2	30,1
35	32,7	30,9	28,9	30,4	27,5	29,5
36	32,1	30,2	28,2	29,8	26,9	28,8
37	31,4	29,4	27,5	29,2	26,2	28,1
38	30,7	28,7	26,8	28,5	25,6	27,5
39	30,0	28,0	26,1	27,9	24,9	26,8
40	29,3	27,3	25,4	27,2	24,2	26,2
41	28,6	26,5	24,7	26,5	23,6	25,5
42	27,8	25,8	24,0	25,8	22,9	24,8
43	27,1	25,1	23,3	25,2	22,3	24,2
44	26,4	24,4	22,6	24,5	21,7	23,5
45	25,7	23,7	21,9	23,8	21,0	22,8
46	24,9	23,0	21,2	23,1	20,4	22,1
47	24,2	22,3	20,5	22,3	19,8	21,4
48	23,5	21,6	19,9	21,6	19,1	20,7
49	22,7	20,9	19,2	20,9	18,5	20,0
50	22,0	20,2	18,6	20,2	17,9	19,3
51	21,3	19,5	17,9	19,5	17,3	18,6
52	20,6	18,8	17,3	18,8	16,8	17,9
53	19,9	18,2	16,7	18,1	16,1	17,2
54	19,2	17,5	16,0	17,4	15,5	16,6
55	18,4	16,9	15,4	16,7	15,0	15,9
56	17,7	16,2	14,8	16,0	14,4	15,3
57	17,0	15,6	14,2	15,4	13,8	14,6
58	16,3	14,9	13,6	14,8	13,2	14,0
59	15,6	14,3	13,0	14,2	12,6	13,4

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
60	15,0	13,8	12,4	13,6	12,1	12,8
61	14,3	13,2	11,8	13,0	11,6	12,3
62	13,6	12,6	11,3	12,4	11,1	11,7
63	13,1	12,0	10,8	11,8	10,6	11,1
64	12,4	11,5	10,3	11,2	10,1	10,6
65	11,8	11,0	9,8	10,7	9,6	10,1
66	11,3	10,5	9,3	10,1	9,2	9,6
67	10,7	10,0	8,9	9,6	8,7	9,1
68	10,2	9,5	8,4	9,1	8,3	8,6
69	9,7	9,0	7,9	8,6	7,9	8,2
70	9,2	8,5	7,5	8,2	7,5	7,8
71	8,7	8,1	7,2	7,8	7,1	7,4
72	8,2	7,7	6,8	7,4	6,7	6,9
73	7,7	7,3	6,4	7,1	6,3	6,5
74	7,3	6,9	6,1	6,7	6,0	6,2
75	6,8	6,5	5,8	6,4	5,6	5,8
76	6,4	6,1	5,5	6,1	5,3	5,5
77	6,0	5,8	5,2	5,8	5,0	5,2
78	5,6	5,4	5,0	5,5	4,7	4,9
79	5,3	5,1	4,7	5,2	4,6	4,7
80	4,9	4,8	4,3	4,9	4,4	4,5
81	4,6	4,5	4,0	4,6	4,2	4,4
82	4,3	4,2	3,6	4,3	4,0	4,1
83	4,0	3,9	3,2	4,1	3,7	3,8
84	3,7	3,6	2,8	3,9	3,4	3,7
85	3,5	3,4	2,6	3,8	3,3	3,6
86	3,2	3,1	2,4	3,7	3,2	3,5
87	3,1	2,8	2,0	3,6	3,1	3,3
88	3,0	2,6	1,8	3,4	2,9	3,2
89	2,8	2,3	1,6	3,1	3,0	3,1
90	2,7	2,1	1,4	2,8	3,1	3,1
91	2,5	1,9	1,3	2,6	3,1	3,4
92	2,4	1,7	1,1	2,3	3,0	3,1
93	2,3	1,5	1,0	2,0	2,8	3,0
94	2,1	1,3	1,0	1,8	2,7	3,0
95	1,9	1,1	—	1,5	2,6	2,9
96	1,7	1,0	—	1,2	2,5	2,9
97	1,5	1,0	—	1,1	2,2	2,4
98	1,2	1,0	—	1,0	1,8	1,9
99	1,0	1,0	—	1,0	1,0	1,0

Lebensgrenze.

(Anmerkung. Die bedeutende Differenz zwischen der Tafel der Kaiser Wilhelms Spende und den andern Sterblichkeitstafeln in den ersten Lebensjahren findet ihren Grund darin, dass die Kaiser Wilhelms Spende den Sterblichkeitsprocentsatz annimmt, welchen ihr die Erfahrung und Beobachtung der Sterbefälle **der Versicherten** an die Hand giebt. Versicherungen im ersten Lebensjahre des Kindes sind aber sehr selten und wenn sie erfolgen, so geschieht dies hauptsächlich in den letzten Monaten des ersten Lebensjahres. Die Kaiser Wilhelms Spende nimmt daher nur eine Sterblichkeit der im ersten Lebensjahre versicherten Kinder von 6,5 pCt an, während die wirkliche Sterblichkeit nach der Tafel des Königlichen Statistischen Bureaus im ersten Lebensjahre 21,4 pCt. beträgt.)

Der Schwerpunkt der Prüfung der Solvenz der Pensionscasse liegt nunmehr in dem Nachweise, wie hoch sich die Anzahl der Pensionäre, der Wittwen und Waisen gegen die Zahl der activen Mitglieder der Casse **in der Zukunft** stellen wird.

Es sei hier angenommen, eine Pensionscasse habe 2 279 active Mitglieder. — Auf Grund der obigen Zahlen berechnet sich

die Zahl der Pensionäre

in der Zukunft wie folgt:

Von den	2 279
Mitgliedern scheiden aus der Pensionscasse 22 pCt. also	501
es bleiben also im Dienst	1 778
Hiervon sterben im Dienst 55 pCt. = ...	978
werden pensionirt 45 pCt. = ...	800

Von den 2 279 activen Mitgliedern werden also in der Zukunft 800 Invaliden in Pensionsgenuss treten. — Die durchschnittliche Dienstzeit eines Beamten vor der Pensionirung ist berechnet auf 23,3 Jahre, die Pensionsgenusszeit auf 6,3 Jahre. Dieses Verhältniss muss bei der Berechnung der Anzahl der zu gleicher Zeit in Pensionsgenuss tretenden, gegen die Anzahl der Pensionäre überhaupt berücksichtigt werden, denn einer Dienstzeit von 23,3 Jahren steht nur eine Pensionsgenusszeit von 6,3 Jahren gegenüber, es kommen daher auf einmal nur so viel Pensionäre zum Genuss, wie 23,3 : 6,3 von sämmtlichen 800 Invaliden beträgt, also 217 Pensionäre, gleich 9,5 pCt. von sämmtlichen Mitgliedern, für welche nach Eintritt des Beharrungszeitpunktes die Casse stets zu gleicher Zeit Pension zu zahlen haben wird.

Die Zahl der **Wittwen.**

Von den	2 279 Mitgliedern
scheiden aus 22 pCt. = ...	501
es bleiben	1 778 Beamte,

welche entweder im Dienst oder als Pensionäre sterben. Diese sind nach vorstehender Berechnung 800 Pensionäre und 978 active Beamte. Von diesen hinterlassen 75 pCt. aller Gestorbenen Wittwen, es kommen indess nach Abzug der nicht pensionsberechtigten sowie der wieder verheiratheten Wittwen für den Pensionsfonds nur 62 pCt. in Betracht, also

auf Pensionäre (62 pCt. von 800)	496 Wittwen,
„ active Beamte (62 pCt. von 978) . . .	606 „
zusammen	1 102 Wittwen,

welche in Zukunft Pension aus der Casse beziehen werden. Auch hier kommt aus dem bei Berechnung der Pensionäre angegebenen Grunde eine Reduction der zu gleicher Zeit in Pensionsgenuss tretenden Wittwen gegen die Gesammtzahl vor, wie sich die Dienst- und Pensionsjahre der Invaliden sowie die blossen Dienstjahre der im Dienst verstorbenen Beamten zu den durchschnittlichen Wittwenpensionsgenussjahren verhalten.

Das Dienstalter der Pensionäre berechnet

sich auf	23,3 Jahre,
der Pensionsgenuss auf	6,3 „
es liegt also zwischen Anstellung und Tod ein Zeitraum von	29,6 Jahre,

die Wittwenpension wird gezahlt durchschnittlich 8 Jahre, von 496 Pensionärswittwen kommen daher gleichzeitig zum Pensionsgenuss im Verhältniss wie 29,6 : 8 (= 496) = . . 134 Wittwen.

Die Dienstjahre von gestorbenen Beamten berechnen sich nach dem Lebensalter sämmtlicher Beamten, welches durchschnittlich . . . 44,7 Jahre beträgt. Hiervon ab das Alter bei der Anstellung mit . . . . 29,3 „

mithin Dienstjahre . . . . 15,4, „

welchen eine Wittwenzeit von 8 Jahren gegenüber steht. Von 606 Beamtenwittwen kommen daher gleichzeitig in Genuss, wie 15,4 : 8 (= 606) = 315 „

zusammen . . . . 449 Wittwen,

welche später gleichzeitig Wittwenpension beziehen werden, gegen die Gesammtzahl der 2 279 Mitglieder also 19,7 pCt.

Die Zahl der Kinder unter 15 Jahren, für welche Erziehungsgelder zu zahlen sein werden, berechnet sich nach der Zahl der 449 Wittwen, auf jede 1,1 Kind, also auf 494 Kinder, es beträgt dies von der Zahl der 2 279 Mitglieder 21,7 pCt.

Nach dem Material, welches vorstehenden Zahlen zu Grunde gelegt ist, beträgt im Durchschnitt:

die Beamtenpension	55 pCt.	vom Durchschnittsgehalte des einzelnen Beamten.
die Wittwenpension	17 „	
das Erziehungsgeld für ein Kind .	5,6 „	

Nach diesen Sätzen berechnet sich nunmehr die Gesammtleistung der Pensionscasse beim Beharrungszeitpunkt wie folgt:

Invaliden: 9,5 pCt. von der Zahl aller Beamten als Pensionäre, jeden zu 55 pCt. seines Einkommens, ergiebt als Beamtenpensionen . . . . 5,2 pCt.,

Wittwen: 19,7 pCt. von der Zahl sämmtlicher Mitglieder, jede zu 17 pCt. des Einkommens des verstorbenen Ehemanns, ergiebt als Wittwenpensionen . 3,4 „

(Bei dem Satze von 17 pCt. ist eine Abstufung der Wittwenpensionen von 10, 20 und 25 pCt. des Einkommens, je nach den vorangegangenen Dienstjahren des verstorbenen Ehemannes auf Grund des Reglements angenommen. Einzelne Pensionsinstitute gewähren den Wittwen aber 20 pCt., in minimo bis zu 25 pCt., und wird sich bei diesem der Durchschnittssatz auf 21 pCt. stellen. Bei diesen Kosten werden sich die Wittwenpensionen auf $\left(\frac{19{,}7 \times 21}{100}\right) = 4{,}1$ pCt., also 0,7 pCt. höher stellen.)

Kinder unter 15 Jahren: 21,7 pCt. von der Zahl sämmtlicher Mitglieder, jedes zu 5,6 pCt. des Einkommens des verstorbenen Vaters, ergiebt als Kindererziehungsgelder . . . . . . 1,2 „

zusammen 9,8 pCt.

des gesammten pensionspflichtigen Einkommens sämmtlicher Mitglieder. Rechnet man zu diesem Satze noch die zurückzuzahlenden Beiträge an ausscheidende Mitglieder und die Abfindung an nicht pensionsberechtigte sowie an wiederverheirathete Wittwen, so ist die Gesammtleistung der Pensionscasse auf

10,5 pCt.

des Einkommens der Beamten zu veranschlagen, bis zu welcher Höhe die Casse **beim Beharrungszeitpunkte** in Anspruch genommen werden wird.

Es entsteht nun noch die Frage, wie hoch die Beiträge der Mitglieder und der Verwaltung, vom Entstehen der Casse

an, berechnet werden müssen, um mit Hinzurechnung der Zinsen des sich ansammelnden Capitals dieselbe in den Stand zu setzen, ihren sämmtlichen Verpflichtungen nachzukommen?

Die Erfahrung hat gelehrt, dass eine Pensionscasse, welche bezüglich ihrer Mitgliederzahl keinen erheblichen Schwankungen unterworfen gewesen ist, ungefähr in 35 Jahren in den Beharrungszeitpunkt eintritt. Bis zu diesem Zeitpunkte werden die reglementsmässigen Ausgaben alljährlich wachsen und sodann der Zu- und Abgang von Pensionären, Wittwen und Waisen gleich gross bleiben. Die Beiträge der Mitglieder müssen also auch so hoch bemessen sein, um bis zum Eintritt dieses Zeitpunktes Ueberschüsse zu liefern, welche dem Capital hinzugeschlagen werden, und erst vom Beharrungszeitpunkte ist ein Wachsen desselben nicht mehr nöthig, da alsdann die Beiträge sowie die Zinsen des Capitals genügen, die nicht mehr steigenden Ausgaben zu bestreiten. Bei den bestehenden Pensionscassen konnte bis vor Kurzem eine Verzinsung des Capitals von 5 pCt. angenommen werden, der Stand der Werthpapiere ist aber in neuerer Zeit ein solch hoher, dass nur noch 4—4¼ pCt. Zinsenertrag künftig zu erwarten ist, und ist dieser Einnahmeausfall auch nicht ohne Einfluss auf die Normirung der Beiträge der Mitglieder. Angenommen, dass die Zinsen des Capitals nach Eintritt des Beharrungszeitpunktes den dritten Theil der Ausgaben decken, welche Annahme nach den Erfahrungen der Wirklichkeit nahe kommt, so sind immer noch ⅔ der Ausgaben durch Beiträge der Beamten und der Verwaltung zu decken.

Die gesammten Ausgaben erreichen nach der obigen Berechnung die Höhe von 10,5 pCt. des pensionspflichtigen Einkommens der Beamten und wenn von diesen die Zinsen des Capitals den dritten Theil tragen, so bleiben immer noch 7,0 pCt., welche alljährlich von den Mitgliedern aufgebracht werden müssen! Es ist gleichgültig, ob dieser Betrag von den Beamten allein, oder zum Theil von der Verwaltung, oder wie es bei einzelnen Pensionscassen geschieht, durch Ueberweisung anderer Einnahmequellen (Strafgelder, Erlös für Maculatur, Pachten von Lagerplätzen etc.) getragen wird — es ist aber nöthig, dass alle diese Einnahmequellen zusammen 7 pCt. des Einkommens der Beamten erreichen

Unter Zugrundelegung der Sterblichkeitstafel des Königlichen Statistischen Bureaus zu Berlin und einer durchschnittlichen Pensionsgenusszeit von 6,3 Jahren, ergiebt sich folgende Invaliditätstafel:

Der Beamte		Der Beamte		Der Beamte		Der Beamte	
Jahre alt	wird Invalide in Jahren	Jahre alt	wird Invalide in Jahren	Jahre alt	wird Invalide in Jahren	Jahre alt	wird Invalide in Jahren
16	34,7	31	24,1	46	14,1	61	5,3
17	33,9	32	23,4	47	13,5	62	4,8
18	33,1	33	22,7	48	12,8	63	4,3
19	32,4	34	21,9	49	12,2	64	3,8
20	31,6	35	21,2	50	11,6	65	3,3
21	30,9	36	20,6	51	11,0	66	2,9
22	30,3	37	19,9	52	10,5	67	2,4
23	29,6	38	19,3	53	9,8	68	2,0
24	28,9	39	18,6	54	9,2	69	1,6
25	28,3	40	17,9	55	8,7	70	1,5
26	27,6	41	17,3	56	8,1	71	0,8
27	26,9	42	16,6	57	7,5	72	0,7
28	26,2	43	16,0	58	6,9	73	—
29	25,5	44	15,4	59	6,3		
30	24,8	45	14,7	60	5,8		

Wie Verfasser oben angedeutet, hat er versucht, die die Frage der Lebensfähigkeit der Pensionscassen mit lösen zu helfen. Er hat seiner Berechnung Durchschnittszahlen zu Grunde gelegt, welche das ihm zu Gebote gestandene Material an die Hand gegeben. Die Wahrscheinlichkeit des Endresultats wird von der Erfahrung abhängen, ob die Durchschnittszahlen, welchen allerdings ein verhältnissmässig kleiner Kreis zu Grunde gelegt ist, sich wesentlich von dem Resultate anderer Beobachtungen unterscheiden werden. Die Statistik ist desto genauer, je grössere Kreise sie umfasst und deshalb ist Werth darauf zu legen, wenn das Material anderer Eisenbahngesellschaften benützt würde, um Vergleiche mit den Durchschnittszahlen dieser Berechnung anzustellen.

Auch die Frage, ob hinsichtlich der Lebensdauer der Eisenbahnbeamten eine andere Sterblichkeitsziffer anzunehmen sei, wie bei Männern anderer Berufsclassen, harrt noch ihrer Lösung. Wenn auch angenommen wird, dass wenigstens das Leben des Fahrpersonals ein kürzeres sei, so ist doch nirgends nachgewiesen, ob diese Behauptung richtig sei und wie viel Zeit diese kürzere Lebensdauer in sich schliesst. — Es wäre daher wünschenswerth, wenn die Eisenbahnverwaltungen sich vereinigten, aus dem Material, welches bei jeder derselben vorhanden, eine Sterblichkeitstafel für Eisenbahnbeamte und Pensionäre herzustellen. Wenn allerdings hierzu ein längerer Zeitraum erforderlich wäre, so liesse sich dieser doch durch Zurückgreifen auf die Vergangenheit erheblich abkürzen und würde durch die Herstellung einer solchen Sterblichkeitstafel den Berechnungen der Solvenz der Pensionscassen eine sichere Grundlage gegeben.

Aus dem Badischen Eisenbahnrath.

Karlsruhe, 22. Februar 1882.

In der heutigen III. Sitzung des Badischen Eisenbahnraths, welche von dem Herrn Geheimrath Ellstätter, Präsident des Grossherzoglichen Finanzministeriums, geleitet wurde, wurde zum Punkt 1 der Tagesordnung Bericht erstattet über die Verhandlungen in Bezug auf die am 1/6. laufenden Monats zu eröffnende Gotthardbahn. Herr Regierungsrath Seubert berichtete in Bezug auf den Personenverkehr. Danach sind diese Verhandlungen bereits soweit zum Abschlusse gelangt, dass binnen wenigen Wochen sowohl die Fahrpläne wie die Fahrpreise veröffentlicht werden können. Es werden von den hauptsächlichsten Badischen Stationen, also von Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Pforzheim u. s. w. directe einfache Billets sowohl von wie zu den Italienischen Bahnen über den Gotthard ausgegeben, und zwar werden dieselben in 2 verschiedenen Serien aufgelegt werden, einmal via Basel und Luzern, wie andererseits über Schaffhausen, Zürich, Immensee. Was jedoch die Einführung von Retourbillets betrifft, so ist in dieser Beziehung von Seite der Italienischen Bahnen dem vereinigten Ansuchen der Deutschen und Schweizer Bahnen, solche auf 30 Tage zu verausgaben, bis zur Stunde noch nicht willfahrt worden; doch hofft man auch in dieser Beziehung noch auf geeignete Concessionen. Welche Preisunterschiede sich zunächst für die directen Billets herausstellen werden, mögen folgende Beispiele erkennen lassen: Karlsruhe-Verona via Brenner kostet jetzt 64,15 ℳ, via Gotthard 50,50 ℳ, Mannheim-Verona 67,30 bezw. 55,20 ℳ, Baden-Florenz via Brenner 85,75 ℳ, via Gotthard 63,00 ℳ etc. — In Bezug auf den Güterverkehr referirt Herr Reg.-Rath Schroeder: Bezüglich eines gemeinschaftlichen Tarifsystems habe die Verschiedenheit der Tarifsysteme in den 3 betheiligten Ländern grosse Schwierigkeiten geschaffen. Doch sei es wenigstens gelungen, zunächst einmal die Schweizerische Nordostbahn dazu zu bewegen, sich dem Deutschen Tarifsystem nicht nur für den directen Verkehr, sondern sogar für ihren internen Verkehr anzuschliessen. Es sei zu erwarten, dass die Schweizer Centralbahn und West-Schweizerbahnen sich auf die Dauer dieser Thatsache nicht werden verschliessen können, vor Allem auf den Grenzstationen zur Schweizer Nordostbahn. Allerdings sei dieser Beitritt der Schweizer Nordostbahn nicht ohne alle Modification erfolgt, nämlich mit der Einfügung einer II. Stückgutclasse, was in diesem Falle um so weniger verhindert werden konnte, als die Schweizer Eisenbahntaxe für die I. Stückgutclasse ungleich höher sei, wie die Deutsche. Die Verhandlungen seien ursprünglich nur zwischen den Westdeutschen Bahnen, der Schweiz und Italien geführt worden; erst nachdem eine gewisse Einigung herbeigeführt war, seien auch die Württembergischen und Bayerischen Bahnen gleichfalls zugezogen worden. Dagegen sei jeder Versuch fruchtlos gewesen, Italien dazu zu bewegen, sich dem Deutschen System anzuschliessen. Man fürchtet dort, wo bekanntlich neben einigen Tarifclassen noch verschiedene Specialtarife bestehen, schliesslich auch im internen Verkehr dieses System annehmen zu müssen und will ferner nicht, dass für den Gotthard ein anderes System Platz greife wie für den Brenner. Es sei schon etwas erreicht worden insofern, als die Italienischen Bahnen ein noch älteres System auf dem Mont Cenis per 31. Mai, also einen Tag vor der Eröffnung der Gotthardbahn, gekündigt haben. Sehr schwierig seien auch die Verhandlungen mit den Schweizerbahnen bezüglich der Antheile an den gemeinsamen Tarifsätzen gewesen, weil die letzteren Bahnen unverhältnissmässig hohe interne Grundtaxen nach einem bestimmten System haben, von dem sie schlechterdings nicht lassen wollen, auch trotzdem nicht, dass die Deutschen Bahnen bereit waren, ihrerseits Nachlässe in Aussicht zu stellen. Hoffentlich aber gelingt es auch hier noch, in der allerdings kurzen Zeit, die noch in der Mitte liegt, weitere Zugeständnisse zu erhalten. — In Bezug auf die einzelnen Transportartikel haben Verhandlungen bezüglich des hochwichtigen Artikels „Kohlen" stattgefunden, die zu nicht unwesentlichen Concessionen Seitens der Vertragschliessenden bereits geführt haben, so dass Kohlen von Deutschland transit Schweiz, Italien nur eine Grundtaxe von 3 Centimes pro Tonne zahlen, während im internen Schweizer Tarif die Grundtaxe 6,11 Cts. beträgt. Für die Gotthardbahn selbst, welche selbstständig und definitiv ihre Tarife geordnet hat, wird zu den 3 Cts. der ihr vertragsgemäss zustehende Bergzuschlag in der Höhe von nur 2 Francs pro Tonne erhoben werden. Referent erkennt freilich an, dass dieser Satz noch kaum genügen wird, mit England auf dem Oberitalienischen Markte zu concurriren. Auch hier hatten sich

die Deutschen Bahnen bereit erklärt, um weitere 15 pCt. in ihrem Tarif zurückzugehen, wenn die Schweiz Gleiches bewilligen werde. Im Augenblick tagt eine Beamtencommission, welche nach Lage der Verhandlungen einen Tarif ausarbeitet; es wird dann s. Z. noch den Handelskammern rechtzeitig Gelegenheit gegeben werden, bezüglich der einzelnen Artikel, für welche sie früher Wünsche geäussert haben, ihrer Ansicht Ausdruck zu geben. Zum Schlusse verbreitet sich Referent noch über die Theilung der Routen zwischen Brenner und Gotthard; es sei eine Einigung dahin erzielt, dass jedes der beiden Verkehrsgebiete vollständig getrennte Tarife besitzen werde, welche auf dem Princip der kürzesten Route aufgebaut worden seien. Von Badischen Städten fallen speciell Heidelberg und Mannheim in's Bereich des Gotthard, so dass für diese Tarife über den Brenner gar nicht beständen. Hierauf nimmt Dr. Landgraf Anlass, einmal der Grossherzoglich Badischen Regierung zugleich im Namen aller versammelten Handelskammer - Vertreter den lebhaftesten Dank auszudrücken für die intensive Thätigkeit, welche Seitens derselben nach den geschehenen Mittheilungen zu Gunsten des Badischen Landes bei dem Anschlusse an die neue Welthandelsstrasse geschehen sei. Derselbe knüpft aber auch an eine Denkschrift des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund über den Italienischen Kohlenmarkt an, aus der er, soweit dort das Protocoll der Eisenbahnverhandlungen in Luzern vom 18./19. October v. J. im Auszug mitgetheilt ist, dankend die Thatsache constatirt, dass auf Antrag des Herrn Regierungsrath Schröder für die zu Wasser in Mannheim ankommenden und dort weiter nach Italien gehenden Ruhrkohlen gleiche Zugeständnisse wie für die durchaus von den Zechen zu Bahn nach Italien kommenden Kohlen Seitens der Schweizer Bahnen erwirkt worden seien. Er spricht die Hoffnung aus, dass auch für eine Reihe anderer Massenproducte des Niederrheins, wie Eisen und Eisenwaaren, chemische Producte u. s. w. nicht nur die gleichen Zugeständnisse wie für Ruhrkohlen gemacht werden, sondern dass überhaupt die Badischen Bahnen diese Gelegenheit benützten, den schon so lange dringend erwünschten unmittelbaren Anschluss der Badischen Bahnen an die Rheinschifffahrt prinzipiell durchzuführen. Dazu zwinge einerseits die Thatsache, dass durch den Gotthardpass erstmals Deutschlands Handel und Industrie auf dem dritten Markte Italiens mit den hervorragendsten Industrie- und Handelsstaaten in Concurrenz trete, wobei zu beachten sei, dass gar häufig Englische Eisenbahnen auch zu gleicher Zeit Rhedereien besitzen, also ihre Seefrachten mindern könnten und in den Landfrachten den üblichen Entgelt suchten, eine Erscheinung, die ganz besonders dazu dränge, dass auch Deutschland den Wassertransport mit dem Eisenbahntransport engstens verbinde. Andererseits hat doch auch schon Oesterreich unmittelbar Fühlung mit dem Rhein bei Gustavsburg gesucht, ein Beweis, wie man allerwärts der Nothwendigkeit des engsten Anschlusses des Landtransports an den Wassertransport Rechnung trage. Herr Regierungsrath Schröder stellt die Möglichkeit gleicher Behandlung anderer Massengüter wie Kohlen nicht in Abrede in der Art, dass von Mannheim für zu Schiff ankommende Güter gleiche Grundtaxen genommen werden, wie für diejenigen Güter, die vom Ursprungsort direct per Bahn ankommen. Eine weiter gehende Begünstigung könne er zur Zeit noch nicht in Aussicht nehmen.

Zu Punkt II der Tagesordnung giebt Herr Regierungsrath Seubert Aufschluss darüber, wie das gegenwärtig bestehende System der Retourbillets technisch eine gewisse Grenze habe, sobald ein gewisses Mass von Touren bei einer Verwaltung einmal überschritten sei. So habe man in der Schweiz und in Oesterreich das bisherige System aufgegeben und sei zu dem System gelangt, statt gehefteter Rundreisebillets lose Coupons zu wählen, um dem reisenden Publikum selbst zu überlassen, sich die passenden Routen auszusuchen. Das System sei mit Erfolg durchgeführt und zwar nicht blos für Eisenbahnen, auch für Dampfschiffe und Postübergänge über die Alpen u. s. w. Nun will man auch in Baden diesen Versuch wagen und zunächst einmal auf 2 Stationen damit den Anfang machen, und zwar auf denjenigen, welche notorisch den meisten Fremdenverkehr mit der Schweiz besitzen: Karlsruhe und Heidelberg. Auf Interpellation des Herrn Baum-Mannheim und Gesell-Pforzheim erklärt Herr Generaldirector: die übrigen Plätze seien dadurch nicht benachtheiligt; zur Zusammenstellung einer solchen Reisetour brauche es immer einige Zeit, man brauche daher nur auf dem heimischen Bahnamt aufzugeben, welche Route man will, damit auf einer der zunächst gelegenen beiden Stationen ihre Zusammenstellung gemacht werden könne. Ja auch die Zusendung an das heimische Bahnamt sei möglich.

Zu Punkt III theilt Herr Regierungsrath Seubert mit, dass die Generaldirection sich entschlossen habe, um den Klagen wegen zu hoher Viehtransporttaxen einigermassen entgegenzukommen, Sammelwagen anzulegen und zwar in der Weise, dass an Tagen, wo an hervorragenden Viehhandelsplätzen Markt sei, Vieh in Sammelladungen billiger als Stückgut verfrachtet werden könne. Auf Interpellation durch einen Vertreter von Mannheim wird des Weiteren erklärt, dass umgekehrt zu Märkten keine Sammelwagen geschaffen werden könnten, weil hier die Verhältnisse viel zu unzuverlässig seien, als dass sich hier eine ähnliche Einrichtung treffen liesse, während bei Märkten, die zu einer gewissen Zeit geschlossen würden, der Versuch sich wohl einmal machen liesse.

Zu denjenigen Anträgen, welche von Seite einzelner Mitglieder des Eisenbahnraths gestellt wurden, wird zunächst verhandelt über den Antrag der Mannheimer Handelskammer, es wolle auf den Badischen Bahnen gestattet werden, dass durch einfachen Frachtbriefvermerk dem Versender von Waaren ermöglicht werde, aufzugeben, dass das versendete Gut am Ankunftsplatze nachgewogen werde und zwar auf Kosten des Versenders. Dieser Antrag war schon in der letzten Eisenbahnrathssitzung jedoch ausserhalb der Tagesordnung angeregt und damals damit begründet worden, dass gar manche Güter, z. B. Leder, durch Witterungseinflüsse auf dem Transport an Gewicht verlieren; hier empfehle sich chicanösen Empfängern gegenüber sich sichern zu können. Heute wurde derselbe Antrag von Herrn Baum-Mannheim damit motivirt, dass in gleicher Weise dasselbe Bedürfniss eintrete, um gegen Manco bei Colonialwaaren geschützt zu sein. Der Vertreter der Generaldirection versprach die Berücksichtigung dieses Wunsches im internen Verkehr Badens; soweit auch beantragt war, für die Einführung der gleichen Vergünstigung im directen Verkehr einzutreten, wurde der Antragsteller ersucht, noch weiteres Material zur Unterstützung der Sache beibringen zu wollen.

Die Handelskammer Heidelberg hatte folgenden Antrag gestellt: Wiederherstellung der bisher bestandenen Uebung, wonach die Aviszettel über eintreffende Güter von denjenigen Handlungshäusern, welche auf deren Zustellung Verzicht leisten, bei den Bahnexpeditionen abgeholt werden können, ohne dass sofortige Empfangnahme gegen Quittung durch einen Bevollmächtigten und Entrichtung der Frachtbeträge verlangt wird. Herr Frey-Eberbach begründete eingehend diesen Antrag, indem er nachzuweisen versuchte, dass die jetzige Abholungserlaubniss thatsächlich dazu führte, dass Niemand die Abholung bethätigen könne. Herr Regierungsrath Seubert entgegnete, dass die beregten Missstände durchaus behoben würden, sobald die Empfänger von dem Regulativ betr. Regelung von Frachtcredit Gebrauch machen würden. Dr. Landgraf-Mannheim erklärte in seiner Eigenschaft als Vertreter des Landesausschusses der Badischen Gewerbevereine, dass auch die Gebühr als solche vielfach zur Missstimmung beigetragen habe, da jedenfalls der Gegensatz zwischen der Avisgebühr von 5 Pfennig von einer Wagenladung von 200 Ctr. und von einer Gebühr für kleine werthlose Güter, z. B. Emballagen, oder auf geringe Entfernungen mit Frachtbeträgen, die die Avisgebühr selbst vielleicht nur 4—5 mal übersteigen, ein sehr drastischer sei. Er wies darauf hin, dass er in der letzten Eisenbahnrathssitzung angefragt habe, ob nicht die mehreren Frachtbriefe an einen Empfänger auf einem Avis mit einer Gebühr erledigt werden könnten. Wenn damals gesagt worden sei, die Controle sei erschwert, so sei dieses ja durch Aufmachung einer einzigen Urkunde über die mehreren Frachtbriefe möglich. Er empfehle diesen Antrag des Handels- und Gewerbevereins Bühl der Berücksichtigung der Generaldirection. Allein derselbe fand keine Unterstützung Seitens des übrigen Eisenbahnraths; besonders wies Landtagsabgeordn. Friedrich darauf hin, dass es geradezu ungerecht sei, wenn der kleine Mann, der einmal die Woche einen Frachtbrief erhält, 5 Pfennig zahlen soll, der Grosshändler aber, der viele Frachtbriefe auf einmal empfange, eine Begünstigung der geschilderten Art erhalten würde. — Der nächste Gegenstand betraf den Antrag der Handelskammer Karlsruhe: Revidirung der Ausnahmetarife No. 2 und 3 für Torfstein u. s. w. und für Steinkohlen, welche im vorigen Jahr in Baden nach dem Muster Preussens auf den verstaatlichten Bahnen eingeführt worden war, insoweit als das Vorbild nicht durchaus nachgeahmt wurde und Ausdehnung der Ausnahmetarife ab Mannheim 4., für Roheisen und 5., Eisenwaaren aller Art auf die im Bezirk der Handelskammer gelegene in Betracht kommende Route zunächst Karlsruhe, Bruchsal und Durlach. Herr Barthold von Karlsruhe als Referent begründete seinen Antrag damit, dass dadurch, das wie gesagt das Preussische Vorbild nicht gänzlich nachgeahmt würde, diejenigen Stationen, welche zwischen 40 und 80 km Entfernung von dem Hauptverkehrsplatze Mannheim liegen, ungerechtfertigter Weise zu viel Fracht zahlen müssten und dadurch concurrenzunfähig würden. Die Generaldirection bestritt entschieden diese nur scheinbare Anomalie. Pro Tonnenkilometer berechnet ergebe sich, dass die Gesammttaxe betrage bei Entfernung von 30 bis 40 km 5,6, bei 70: 4,3, bei 80: 3,8, bei 100: 3,4 Pfennig, für Ausdehnung der Ausnahmetarife ab Mannheim auf Karlsruhe fehle der Nachweis des besonderen Bedürfnisses, während er dieses letztere für die in jenen Tarif schon jetzt aufgenommenen kleineren Stationen im Schwarzwald klar legte.

Antrag IV. „Einführung von Billets, die das Recht zum Aufenthalt auf dem Bahnhofperron vor Eintreffen der fahrplanmässigen Züge geben“, wurde von Herrn Sander-Lahr näher begründet.

No. 4. Jahrgang 1882. **Berlin, am 27. Februar 1882.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 24. Februar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A A	1948	1	Fass	Butter	49	1	Magdeburg C.-B.	K.E.-D. Magdeburg	
2	A C	9993	1	Kiste	—	117	2	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
3	A K	8681	1	Ballen	Korken	18,5	3	Stolp	„	
4	B	1/5	2	Colli	eis. Kessel	4	4	Köln G.	K.E.-D. linksrhein.	
5	B	1028	1	Kiste	?	30	5	Hagen	Berg.-Märkische	beklebt: Lüdenscheid-Magdeburg 17/1.
6	B C	121 127	2	Fässer	Steinkohlentheer-Rückstände	426	6	Elberfeld	„	
7	B C	379	1	Korb	Drahtstifte	12,5	7	Hohenlimburg	„	
8	B C M	54	1	Oelfass	leer	25	8	Karlsruhe	Badische	
9	B C R	23	1	Kiste	gefüllt	103	9	Köln G.	K.E.-D. linksrhein.	
10	B H E	15	1	—	Viehgitter	46	10	Breslau	Oberschlesische	
11	CB	3106	1	Kiste	gefüllt	16	11	Köln G.	K.E.-D. linksrhein.	
12	C F B	21860	1	—	Eisenbahndecke	—	12	Aachen Sped.-Bur.	„	
13	C L	51	1	Petroleumfass	leer	33	13	Hohenlimburg	Berg.-Märkische	
14	C M	1	1	Fass	Vaseline	180	14	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
15	C S	—	2	—	Eisentheile (Rost und Untersatz)	6	15	Hagen	Berg.-Märkische	
16	C S H	24898	1	Kiste	leere Flaschen	18	16	Elberfeld	„	
17	D	—	1	Gestell	Bretter	105	17	Karlsruhe	Badische	
18	F	1897	1	Korb	leer	—	18	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
19	F D	832	1	Collo	Papier	25	19	„	„	Pforzheim bezettelt.
20	F N	1	1	Kiste	leer	10	20	Soest	K. E.-D. Hannover	beklebt: Essen-Northeim.
21	F S	1479	1	„	leer	20	21	M. Gladbach	Berg.-Märkische	
22	G	—	1	Pack	leere Säcke	—	22	Venlo	K. E.-D. linksrhein.	
23	G B	371	1	„	Papier	?	23	Mannheim	Badische	
24	H	—	1	—	Feuertopf	4	24	Hagen	Berg.-Märkische	
25	H B	5201	1	Ballen	—	18	25	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	bez.: Clausthal.
26	HD & C	54	2	Bund	Hemmschuhe	44	26	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf.a.M.	bez.: Artern.
27	H T	240	1	Fass	Oel	196	27	Call	K. E.-D. linksrhein.	
28	H V	45/6	2	Kisten	Käse	44	28	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	bez.: Heudeber-Coswig.
29	J A M	5592	1	Kiste	leer	10	29	Solingen	Berg.-Märkische	
30	J F K	123	1	Ballot	Stuhlwaaren	283	30	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez.: M. Gladbach-Elmshorn.
31	J N	5796	1	Kiste	gefüllt	—	31	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
32	J O	—	12	Pack	Packleinen	108	32	Mettmann	K. E.-D. r. Köln	
33	J R D	1796	1	Kiste	gefüllt	16	33	Gross-Gerau	Hess. Ludwigsb.	
34	J S	12	1	Rolle	5 Körbe	11	34	Altena	Berg.-Märkische	
35	J/W	—	1	Säckchen	Hufnägel Schuhnägel 1 Sack Corsettenmechanik	42	35	Dieburg	Hess. Ludwigsb.	
36	K	1	1	Geflügelkorb	leer	—	36	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
37	L	—	1	—	eis. Spindel	4	37	Ratibor	Oberschlesische	
38	L	64 9234	1	Fass	leer	19,5	38	Freiburg	Badische	
39	L J	165 150	1	Rolle	Packleinen	53	39	Mettmann	K. E.-D. r. Köln	
40	L P C	34	2	—	eis. Platten	77	40	Barmen	Berg.-Märkische	beklebt von . . . nach Binche via Bleyberg.
41	M	50	1	Fass	leer	10	41	Glatz	Oberschlesische	
42	M C	878	1	Sack	—	20,5	42	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
43	M C	4120	1	Kiste	?	109	43	Bernburg	K.E.-D. Magdeburg	bekl.: Berlin B. P.
44	M L E	—	1	Kette	—	—	44	Venlo	K. E.-D. linksrhein.	
45	M S	—	1	—	eiserne Achse	8	45	Harburg	K. E.-D. Hannover	
46	M S	712	1	Kiste	Feilen	68,5	46	Osterfeld Rh.	K. E.-D. r. Köln	
47	N	34	1	Korb	—	—	47	Holzwickede	Berg.-Märkische	bekl. u. beschr.: Nordwalde.
48	N W	1525/26	2	Kisten	gefüllt	—	48	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
49	O	—	15	—	eiserne Röhren	360	49	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
50	O E	—	1	—	eiserner Deckel	2	50	Mannheim	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
51	S	5021	1	Korbfl.	Firniss —	16	51	Düsseldorf	Berg.-Märkische	
52	Th Sch	{ 595 586 }	2	Fässer	leer —	—	52	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
53	T J C	30	1	Kiste	Speck —	278	53	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	beklebt: v. Opladen n. Elberfeld.
54	W & C	82940	1	Fass	alter Schwede —	20	54	Elberfeld	Berg.-Märkische	
55	W E	9	1	Kiste	unbekannt —	27	55	Elze	K. E.-D. Hannover	
56	WF S	972	1	„	Dachziegel —	13	56	Hagen Rb.	K. E.-D. r. Köln	
57	W O	—	1	Ring	Draht —	82,5	57	Elberfeld	Berg.-Märkische	
58	{ W S S }	385	1	Kiste	gefüllt —	40	58	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
59	{ W S M C }	{ 1 1111 1591 }	1	„	Rasenmäher —	30	59	Bochum	Berg.-Märkische	beklebt: Deutz Bochum.
					B. Colli m. Adressen sign.:					
60	{ Andre Hofer }	8757	1	„	? —	29	60	Elberfeld	„	beklebt: von Freilassing n. Elberfeld.
61	Basel	3122	1	—	Decke —	—	61	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
62	Bochum	—	1	Bund	9 Roster —	19	62	Bochum	Berg.-Märkische	
63	{ Bömke & Hueck }	4863	1	Bierfass	leer —	44	63	Dortmund	„	
64	{ B Solingen }	4	1	Pack	8 leere Körbe —	17	64	Hagen	„	
65	Duselin	888/89	2	—	Decken —	—	65	Worms Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
66	{ Gust. Hauser St. Rossberg Württembrg. }	—	1	—	Privatdecke —	61	66	Mannheim	Badische	
67	Knebel	90	1	Bierfässchen	leer —	14	67	Karlsruhe	„	
68	{ O B Gutkor Ranieske Halle a/S }	169	1	Kiste	leer —	10	68	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
69	{ J. Pfister 21 Liter }	—	1	Fass	leer —	6,5	69	Freiburg	Badische	
70	{ Rosenow Königsberg }	—	1	Käfig	Schafbock —	—	70	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
71	{ S. S. Salomony Hadamar }	—	1	Pack	leere Säcke —	24	71	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
72	Scheffer	—	1	Fass	leer —	—	72	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
73	{ S Minden }	1	1	—	Lasche mit Bolzen —	4,5	73	Hagen	Berg.-Märkische	
					C. Colli m. Nummern sign.					
74	X X	381	1	Kiste	— —	—	74	M.-Gladbach	„	beklebt: Paris.
75	—	30	1	Bierfässchen	leer —	18	75	Karlsruhe	Badische	
76	—	1699	1	Fass	Petroleum —	154	76	Wulfen	K. E.-D. r. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
77	{ △ 10 }	25	1	Kiste	Glaswaaren —	138	77	Speldorf	„	
78	{ △ H }	487/8	2	„	leer —	—	78	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
79	{ △ K.C. }	2677	1	„	Zündhölzer —	103	79	Belgard	K. E.-D. Bromberg	
80	{ X △ }	370	{ 1 1	Fass Kiste	Branntwein — leer —	65,5 6	80	Kreuznach	K. E.-D. linksrhein.	
					E. Colli ohne Signatur:					
81	—	—	1	—	Stück Ambos —	13	81	Holzwickede	Berg.-Märkische	
82	—	—	1	Bund	Bandeisen —	50	82	Bochum	„	
83	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	17	83	Hannover	K. E.-D. Hannover	Ende Dezember 1881 auf der Strasse vor dem Versand-Güterschuppen gefdn.
84	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	19	84	Paderborn	„	bezettelt: Hannover-Paderborn.
85	—	—	3	Stück	tann. Bohlen —	—	85	Hümme	Berg.-Märkische	
86	—	—	15	Colli	Bretter —	230	86	Duisburg Rb.	K. E.-D. r. Köln	
87	—	—	6	Butterfässer	leer —	20	87	Dortmund	Berg.-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
88	—	—	2	Pack	Düten —	44,5	88	Karlsruhe	Badische	
89	—	—	10	Stäbe	Eisen —	123	89	Hagen	Berg.-Märk.	
90	—	—	1	Stange	Eisen 2 m lang, 1 cm stark, 6 cm. breit	8	90	Güsten	K.E.-D. Magdeburg	
91	—	—	2	Stangen	Eisen —	140	91	Langendreer	Berg.-Märk.	
92	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (durchlöcherte Ringe)	33	92	Hagen	"	
93	—	—	1	—	Federnkissen —	2	93	Düsseldorf	"	
94	—	—	18	Stück	grüne Flaschen —	12,5	94	Herbesthal	K. E.-D. linksrhein.	
95	—	—	4 / 1	— / —	Füsse / Pedal	13	95	Hagen	Berg.-Märk.	
96	—	—	1	Geflügelkorb	leer —	—	96	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	Gepäckschein Aachen B. M. Ruhrort 46.
97	—	—	1	—	brauner Koffer —	10	97	Ruhrort Rh. K. M.	"	
98	—	—	1	—	Kohlenbecken (gebraucht)	5	98	Bochum	Berg.-Märk.	
99	—	—	1	Kübel	leer —	12,5	99	Münster	K. E.-D. r. Köln	beklebt: Olsberg Cassel.
100	—	—	1	Stück	Kuhhaut —	6	100	Cassel	Bergisch-Märk.	
101	—	—	1	—	Marmoraufsatz —	33	101	Karlsruhe	Badische	
102	—	—	2	Platten	Messing —	23	102	Solingen	Bergisch-Märk.	
103	—	—	1	—	Nothkette —	—	103	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
104	—	—	1	—	eiserner Ofenschirm —	6,5	104	Basel	Badische	Zu Gepäckschein No. 56 Wolfenbüttel - Hannver, Schuppen-Rev. pro Jan. 82. Lagert seit 24/1. 82 unabgefordert.
105	—	—	1	Oelfass	leer —	29	105	Karlsruhe	"	
106	—	—	1	Sack	Papier —	20	106	Hannover	K. E.-D. Hannover	
107	—	—	1	—	leeres Petroleumfass —	—	107	Rätzlingen	K.E.-D. Magdeburg	
108	—	—	1	—	Pflugschaar	5	108	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
109	—	—	1	—	Pflugschaar	2,5	109	Börssum	Braunschweig	Zwisch. d. Geleisen gefunden.
110	—	—	1	—	Privatdecke —	—	110	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
111	—	—	1	—	eiserne Rinne —	5	111	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
112	—	—	1	Stück	Roheisen —	59	112	Unna	Bergisch-Märk.	
113	—	—	3	Pack	leere Säcke —	89	113	Bochum	"	Bodenrevision pro Januar cr.
114	—	—	1	—	eiserner Sackkarren —	—	114	Linden K.	K. E.-D. Hannover	
115		—	2	—	eichene Schwellen —	22	115	Vienenburg	K.E.-D. Magdeburg	
116	—	—	2	Stück	Sohlleder (16 cm in □)	—	116	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf. a/M.	
117	—	—	1	Bund	Stahl —	54,5	117	Oberhagen	Bergisch-Märk.	
118	—	—	1	Stange	Stahl 1 m lang —	—	118	Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
119	—	—	1	—	Stahlscheibe (8 cm Durchmesser)	1	119	Frankfurt a/M. T.	K.E.-D. Frankf. a/M.	
120	—	—	1	Pack	Stocheisen mit Holzgriffen	7,5	120	Brügge	Bergisch-Märk.	
122	—	—	8	—	Stützen à 4 m lang —	48	121	Wesel	K. E.-D. r. Köln	
121	—	—	8	—	Unterlagehölzer —	—	122	Steele	Berg.-Märkische	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A. Fielze Rittergut Güldenstern	—	1	Sack	Lupinen —	64	1	Berlin	Berlin-Anhalt	
2	S	12001	1	Kiste	Butter —	31,5	2	Leipzig	"	

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).
Im Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande kommen am 1. März cr. die Nachträge II zu Heft No. 2,
" II " " " 3,
" III " " " 4
zur Einführung, was unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 16. Januar cr. veröffentlicht wird. Die Frachtsätze für die Station Wertheim der Badischen Staatsbahn kommen laut Nachtrags II zu Heft No. 3 am 15. April cr. in Wegfall und es bestehen demnächst nur noch im Bayerisch-Sächsischen Verkehre mit der gleichnamigen Bayerischen Station directe Frachtsätze. Die im Nachtrag II zu Heft No. 2 enthaltenen Frachtsätze treten, insoweit Erhöhungen damit verbunden sind, erst am 15. April cr. in Kraft. Ebenso werden die im II. Nachtrage zu Heft No. 3 für die Stationen Basel und Schaffhausen enthaltenen erhöhten Sätze erst am 1. Juni cr. in Kraft gesetzt. — Die seitherigen Frachtsätze für Werdau (Sächs. Staatsb.) bleiben ohne Aenderung. Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 21. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung (413)

Im **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr** via Lindau-Romanshorn tritt am 1. März cr. der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Januar 1881 in Kraft, welcher abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Basel und Schaffhausen enthält. Insoweit diese Sätze den bisherigen gegenüber Erhöhungen enthalten, kommen sie erst mit 1. Juni cr. zur Anwendung. Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, am 20. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (414)

Die im **Staatsbahn-Nachbarverkehr** zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau bezw. im Stettin-Schlesischen Verbandverkehre bestehenden Controlvorschriften für den Zinkexport werden bis auf Weiteres dahin modificirt, dass für den Nachweis des Exports es genügt, wenn an Stelle der Originalconnaissements Abschriften derselben beigebracht werden, welche von den Schiffsmaklern attestirt und von der Empfangsgüterexpedition beglaubigt sind. Breslau, den 20. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (415)

Die im Verkehre von Berlin nach Brake und Elsfleth, Stationen der Oldenburgischen Bahn, bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Stärke, Stärkezucker und Stärkesyrup zum Export sind vom 1. Februar d. J. ermässigt. Näheres bei den Expeditionen. Magdeburg, 16. Februar 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (416)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover zufolge wird am 20. d. Mts. die Personenhaltestelle Horn zwischen den Stationen Benninghausen und Sassendorf an der Bahnstrecke Altenbeken - Soest belegen, eröffnet werden. Die Entfernung

beträgt bis Benninghausen 3,9 km, bis Sassendorf 5,3 km.
Berlin, den 17. Februar 1882.
Die geschäftsführende Direction.

3. Dividendenzahlung.

In Folge Beschlusses der heute abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der **Ludwigs-Eisenbahngesellschaft** wird hiermit bekannt gegeben, dass die Superdividende pro 1881 auf 24 *M.* per Actie festgesetzt worden ist und mittelst des Coupons pro II. Semester 1881 vom 27. d. Mts. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr erhoben werden kann. Nürnberg, am 22. Februar 1882. Das Directorium der Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Ley. Petz. (58)

4. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Betriebsmaterialien. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1882 bis 31. März 1883 erforderliche Bedarf an den unten aufgeführten Betriebsmaterialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Francoeinsendung von 70 ₰ für Gruppe I, enthaltend:

Baumwollenabfall, Jute, Putzleder, Putzpulver, Putztücher, Reiserbesen, Scheuerleinen, Schwämme, Piacababesen, grüne und Kernseife sowie Plomben,

von 50 ₰ für Gruppe II, enthaltend:
Bindfaden, Haarbesen, Handfeger, Rohrkörbe, Sackband, Scheuerbürsten und Schrubber,

von 50 ₰ für Gruppe III, enthaltend:
Carbolsäure, Dextrin, Gummi arabicum, Tafelkreide und Kupfervitriol,

von 30 ₰ für Gruppe IV, enthaltend:
Dochte,

von 30 ₰ für Gruppe V, enthaltend:
Bleistifte, Roth- und Blaustifte, Stahlfederhalter, Stahlfedern und Siegellack,

von 70 ₰ für Gruppe VI, enthaltend:
Raffinirtes und rohes Rüböl, Petroleum, Talg- und Stearinlichte

bezogen werden.
Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Betriebsmaterialien Gruppe I bezw. II etc.“
bis zum Termin am
Montag, den 6. März cr., Vormittags 10 Uhr,
an das obenbezeichnete Büreau einzusenden. Magdeburg, den 17. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (60)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Telegraphenmaterialien. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1882 bis ult. März 1883 erforderliche Bedarf an Telegraphenmaterialien, Telegraphenstangen und Morsepapier soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisung liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Telegraphenmaterialien“ an das genannte Büreau verschlossen und portofrei bis zum Termin am
Mittwoch, den 8. März cr., Vormittags 11 Uhr,
einzusenden. Magdeburg, den 20. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Die vorhandenen alten Oberbau- und Werkstattsmaterialien sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden und sind die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von altem Material“ bis zum 11. März cr., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden, wo dieselben im Büreau unserer Betriebsdirection in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Nordhausen, den 21. Februar 1882. Die Direction. (57)

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.). Die Anfertigung u. Lieferung von 200 Stück Langholzwagen soll im Wege der öffentlichen Submission und zwar in 2 Loosen von je 100 Stück vergeben werden. Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden in den nächsten Tagen auf unserm maschinentechnischen Bureau, Domhof 48 hierselbst, offen liegen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten à 3 *M.* von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens den 11. März d. J., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Langholzwagen“
frankirt und versiegelt an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet zu dem vorbezeichneten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten in unserem maschinentechnischen Bureau statt. Köln, den 18. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrh.). (56)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 17. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinheerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. März 1882.

Inhalt: Zur Reform des Personentarifs. — Die Nordwestschifffahrts-Gesellschaft und ihre Concurrenz. — Die Eisenbahn und die Dampfschifffahrt im Grossherzogthum Baden in 1880. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Niederländische Localbahnen „König Wilhelm III." — Amerikanische Correspondenz. — Nachbarrecht. — Miscellen. — Betriebsübersicht der Kgl. Sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen in 1881. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Zur Reform des Personentarifs.

Zu den in No. 14 dieses Blattes ausgesprochenen Ansichten und Ausführungen über eine Reform des Personentarifs, im Besonderen der nöthigen Ermässigung der Tarife der unteren Wagenclassen kann der Unterzeichnete in vollster Uebereinstimmung mit den daselbst ausgesprochenen Darlegungen einige prägnante Beläge anführen.

Die Beförderung von Personen mittelst der Eisenbahn wird nur dann in ausgedehntester Weise benutzt werden, wenn die für jede Fahrt aufzuwendenden Kosten geringer sind, als der Gewinn sich stellt, welcher durch die Zeitersparniss erzielt wird. Bei beispielsweise zwei 7 km von einander entfernt liegenden Orten, zwischen denen das Billet IV. Classe 0,20 *M.* kostet, wird eine entsprechend starke Benutzung dieser Wagenclasse nur dann stattfinden, wenn die ortsüblichen Lohnsätze hoch sind. Ist dieser Lohnsatz jedoch, wie meistentheils bei der Landbevölkerung nur durchschnittlich 0,10 *M.* pro Stunde, so repräsentirt das 0,20 *M.* kostende Billet 2 Arbeitsstunden und wird, da die Fahrt einschliesslich Wartezeit sowie Ab- und Zugang auch etwa eine Stunde dauern, somit durch dieselbe nur kaum eine Stunde gewonnen wird, die fragliche Strecke zu Fuss zurückgelegt werden, umsomehr da die Freiheit bezüglich der Vornahme der Reise gegenüber den an eine bestimmte Zeit gebundenen Zug, auch noch ins Gewicht fällt. Bei den weiblichen Arbeitern mit Lohnsätzen von 0,80 *M.* und weniger pro Tag kömmt dieses Missverhältniss noch mehr zum Ausdruck.

Bei einem Lohnsatze von 0,20 *M.* pro Stunde stellen sich bei dem jetzigen Tarife die beiden Beförderungsarten — per Eisenbahn und zu Fuss — einander gleich, denn im ersteren Falle kostet die Fahrt

1. das Billet IV. Classe . . . . 0,20 *M.*
2. der Werth der bei der Fahrt verloren gegangenen Arbeitsstunde . . . . 0,20 „

im Ganzen 0,40 *M.*;

dem gegenüber die Fusstour, welche hoch gerechnet 2 Stunden in Anspruch nimmt, mit

2 · 0,20 *M.* gleichfalls 0,40 *M.*

Erst bei Lohnsätzen von 2,50 *M.* pro Tag wird somit bei kürzeren Strecken eine den Bedürfnissen der arbeitenden Classe entsprechende Benutzung der Eisenbahnzüge stattfinden, da erst dann der Werth der durch die schnellere Beförderung gewonnenen Zeit grösser ist, als der Preis des Eisenbahnbillets.

Ein recht schlagendes Beispiel für die Richtigkeit des Vorstehenden und somit für das Zutreffende der von dem Herrn Verfasser des obenerwähnten Artikels am Schlusse desselben bezüglich der bei Reduction der Fahrpreise eintretenden Steigerung ausgesprochenen Ansicht kann im Folgenden gegeben werden.

Bis zum 1. März 1879 betrug der Fahrpreis zwischen einer 7 km von einer grösseren Stadt entfernt liegenden Haltestelle nach derselben

pro Billet IV. Classe . . . . 0,10 *M.*
„ „ III. „ . . . . 0,20 „

und waren auf der Haltestelle in dem letzten Jahre verkauft

6 977 Billets IV. Classe und
2 930 „ III. „

Vom genannten Termine an wurden, in Folge einer Revision der Tarife, die Billetpreise auf 0,20 bezw. 0,30 *M.* erhöht. Die Folge war, dass der Verkehr sofort sank und niedrig blieb; derselbe betrug:

1/3. 79—1/3. 80	1 475	Billets IV.	Classe
	1 802	„ III.	„
1/3. 80—1/3. 81	1 385	„ IV.	„
	1 962	„ III.	„

Auf einer anderen Station mit lebhafterem Verkehr, die gleichfalls 7 km von einer grösseren Stadt entfernt liegt, wurden nach derselben bei einem Preise von gleichfalls 0,10 *M.* pro Billet IV. Classe verkauft im Jahr vom 1/3. 78 bis 1/3. 79 36 028 Billets, während nach Erhöhung des Preises auf 0,20 *M.* diese Frequenz auf 12 880 im folgenden Jahre sank. Die Preise für die III. Wagenclasse waren unverändert geblieben und machte sich auch hier eine Aenderung in der Frequenz nicht geltend, im Gegentheil war die Frequenz des Jahres 1879/80 mit 19 136 der des Jahres 1878/79 mit 19 244 gleich geblieben.

Nach Vorstehendem ist somit durch die erfolgte Erhöhung der Fahrpreise die Frequenz der IV. Wagenclasse um das 5- bezw. 3fache, diejenige der III. Wagenclasse um das 1½fache verringert, so dass die Annahme des Herrn Verfassers des mehrgenannten Aufsatzes bezüglich einer Zunahme von 25 pCt. nach erfolgter Ermässigung der Tarife, als gering veranschlagt betrachtet werden muss und sicherlich übertroffen wird. E. S.

Die Nordwestschifffahrts-Gesellschaft und ihre Concurrenz.

Von Seiten des Verbands Oberelbescher Schiffer, des conc. Sächsischen Schiffervereins und der „Kette" sind Eingaben an den Deutschen Reichskanzler gerichtet worden, in denen über das Vorgehen der Nordwestschifffahrt Beschwerde geführt und sofortige Intervention gefordert wurde. Eine Eingabe analoger Tendenz hat die Dresdener Handelskammer an die Sächsischen Ministerien des Innern und der Finanzen gerichtet. Wie wir dem „Schiff" entnehmen, beruhen die beiden letzten Eingaben ungefähr auf dem folgenden Gedankengang:

Durch Begründung der Oesterreichischen Nordwestdampfschifffahrtsgesellschaft und durch Errichtung des Oesterreichischen Elbumschlagplatzes Laube bei Tetschen-Bodenbach sei denjenigen Deutschen und speciell Sächsischen Transportunternehmungen, welche am Deutsch-Oesterreichischen und Oesterreichisch-Deutschen Waarenverkehr, soweit derselbe die Sächsische Grenze zwischen Bodenbach und Schandau passirt, betheiligt sind, eine neue mächtige Concurrenz erwachsen, welche um so grössere Beachtung verdiene, als die betheiligte Oesterreichische Nordwestbahn und die neue Nordwestschifffahrtsgesellschaft unter einheitlicher Leitung stehen.

Bei der gegenwärtigen Constellation der Verhältnisse liege dringende Gefahr vor, dass ein ganz beträchtlicher Theil des

Elbeverkehrs sowohl, wie des gegenwärtigen Verkehrs der Sächsischen Staatsbahnen in der Richtung von und nach Bodenbach den betheiligten Deutschen Transportunternehmungen entzogen werde und an die neue Oesterreichische Concurrenz übergehe. Empfindlich berührt hierdurch seien der Sächsische Eisenbahnfiscus und eine Anzahl Preussischer Bahnen, die Deutsche Elbeschifffahrt, der Sächsische und speciell Dresdener Handel. Die Fructificirung der enormen Ausgaben, welche von Deutscher Seite auf die Elbregulirung, auf die Quai- und Hafenanlagen, auf die für den Elbverkehr geschaffenen zollamtlichen Vorrichtungen verwandt sind und noch verwendet werden sollen, könnte nicht annähernd in dem erwarteten Masse eintreten, wenn es nicht gelingen würde, die angedeuteten Gefahren abzuschwächen.

Gegen die Leistungsfähigkeit der Deutschen Elbschiffer seien allerdings ebensowenig Zweifel zu erheben, wie gegen diejenige der Sächsischen Staatsbahnen und der übrigen betheiligten Deutschen Eisenbahnen. Man könnte daher mit einer gewissen Zuversicht der künftigen Gestaltung der Dinge entgegen sehen, trotzdem in Laube, also auf Oesterreichischem Boden und zum Anschluss an die Oesterreichische Nordwestbahn, ein Elbumschlagplatz ersten Ranges mit nachahmenswerther Schnelligkeit und Energie ins Leben gerufen worden ist, dessen Entstehung durch entsprechende Massnahmen Sächsischerseits vor wenigen Jahren noch verhindert werden konnte. Eine Gefahr erblickte man aber in der Tarifpolitik der mit der Oesterreichischen Schifffahrt eng liirten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, vorzugsweise der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Oesterreichischen Staateisenbahngesellschaft und zahlreicher anderer Oesterreichischen Bahnverwaltungen. Hier müsse der Hebel angesetzt werden, um der den Deutschen Interessen drohenden Gefahr die Spitze abzubrechen. Die Eröffnung der diesjährigen Schifffahrt kann in kürzester Frist erfolgen; jeder Verzug könnte daher die regelmässigen Erträgnisse der betheiligten Transportunternehmungen für diese Saison mindesten auf das Ernsteste gefährden.

Zur Klarstellung des Sachverhalts wurde ferner Folgendes hervorgehoben: Unter Berücksichtigung des im letzten halben Jahrzehnt bedeutsam gestiegenen Elbverkehrs wurden zunächst für die Elbeschifffahrtssaison 1880 zwischen sämmtlichen betheiligten Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen (Kaiser Ferdinands Nordbahn, Franz-Josef Bahn, Oesterreichische Staatseisenbahn, Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, sowie K. K. priv. Alföld-Fiumaner Bahn, Kaschau-Oderberger, Ungarische Nordost-, Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft [Ungarische Linien], Ungarische Staatseisenbahn, Theisseisenbahn und Arad-Temesvárer Bahn einerseits und den Sächsischen Staatsbahnen für den Dresdener Elbequai andererseits) Uebernahmetarife für den in Dresden zum Elbumschlag gelangenden Verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich und vice versa geschaffen, in welchen ermässigte directe Frachtsätze für alle hauptsächlich in Frage kommenden Güter für diese Verkehre enthalten sind. Nach den im Eisenbahnverkehr heute noch durchgängig festgehaltenen Traditionen sind als Frachtantheile der Oesterreichischen Bahnen in diese directen Tarife Frachteinheitssätze eingestellt worden, welche ganz wesentlich niedriger sind, als die betreffenden Localtarife der Oesterreichischen Bahnen für die betheiligten Strecken. Diese Tarife sind durch Vereinbarung auch für die vorjährige Saison 1881 verlängert worden und bestehen gegenwärtig provisorisch noch fort, jedoch ohne jede Gewähr dafür, dass dieselben auch für die ganze 1882er Saison oder für weiterhin Geltung behalten werden. Eine neue Vereinbarung bez. Verlängerung ist bis heute nicht erfolgt. Die diesseitigen Betheiligten — der Elbhandel, das Getreide-, Producten-, Colonial- etc. Grosso-, sowie das diesseitige Speditions-Geschäft, die Deutschen und speciell Sächsischen Elbschiffer — seien somit nicht in der Lage, Frachtabschlüsse für die bevorstehende Saison auf irgend wie verlässlicher Grundlage einzugehen. Dagegen verlaute in den Kreisen der wohl informirten diesseitigen Interessenten, dass die Oesterreichischen Bahnverwaltungen diese Uebernahmetarife auf Grundlage der seitherigen Oesterreichischen Frachtantheile nicht zu erneuern geneigt seien, dass sie vielmehr die Einstellung der bezüglichen Oesterreichischen Localtarifsätze für den Verkehr mit Deutschen Schiffern und mit der Sächsischen Staatsbahn beabsichtigen. Andererseits sei urkundlich festgestellt, dass für den directen Güterverkehr der 1882er Saison via Laube- resp. Tetschen-Bodenbach nach Hamburg und vice versa, zwischen Stationen der Ferdinands Nord-, der Oesterreichischen Staats-, der Turnau-Kralup-Prager, der Oesterreichischen Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr. Nordwestschifffahrtsgesellschaft Tarifvereinbarungen erzielt wurden und dass der Tarif bereits gedruckt an alle Interessenten ausgegeben ist, — auf der Grundlage nämlich, welche für die seitherigen Saisontarife zwischen den Oesterreichischen Bahnen einerseits und Sächsischen Staatsbahnen, sowie Sächsischen Schiffern andererseits via Dresden-Elbquai massgebend gewesen ist. Es seien also im Interesse der in Laube umschlagenden Oesterreichischen Nordwestschifffahrtsgesellschaft directe Umschlagstarife mit dem seitherigen Frachtantheil der Oesterreichischen Bahnen zugestanden und publicirt worden, während solche für die Deutsche Schifffahrt beim Elbumschlage in Dresden und für die Sächsische Staatsbahn bis heute verweigert worden sind. Mithin solle hinsichtlich der Beförderungspreise der Frachtgüter, welche auf den genannten Oesterreichischen Bahnen im Verkehre von und nach Deutschland versandt werden, ein Unterschied gemacht werden, je nachdem diese Frachten auf Rechnung Deutscher oder Oesterreichischer Frachtinteressenten laufen, je nachdem sie von einer Oesterreichischen oder einer Deutschen Transportunternehmung den Oesterreichischen Bahnen zugeführt oder von denselben abgenommen werden.

Die Concurrenten der Nordwestschifffahrt betrachten solches Vorgehen Oesterreichischer Eisenbahnunternehmungen als mit der Tendenz des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrags vom 23. Mai 1881 unvereinbar und speciell gegen die klare Vorschrift des ersten Satzes von Artikel 15 dieses Vertrags verstossend, woselbst es heisst: **Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragsschliessenden Theile gemacht werden.** Namentlich sollen die aus den Gebieten des einen Theils in das Gebiet des anderen Theils übergehenden oder das letztere transitirenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Theils abgehenden oder darin verbleibenden Transporte. Die Verletzung dieser Vertragsbestimmungen habe insofern bereits jetzt Schädigungen auf Deutscher Seite hervorgerufen, als sich die Nordwestschifffahrt in die Lage versetzt hat, Frachtabschlüsse für die Saison 1882 bindend und zu festen Sätzen einzugehen und ihrem Schifffahrtsmateriale lohnende Beschäftigung zu sichern, während die Deutschen Schiffer im Mangel von für die Saison bindenden Tarifen verbindliche Engagements für die hier in Frage kommenden Verkehre ablehnen oder aufschiebend behandeln müssen. Weitere Nachtheile würden die Deutschen Interessenten treffen, sobald die Saison eröffnet und die befürchteten Disparitäten wirklich eingetreten sein würden. Die Petenten führen ziffernmässig den Nachweis, um wie Vieles ungünstiger die Deutsche Schifffahrt, die Deutschen Eisenbahnen und der Deutsche Handel gegenüber der Oesterreichischen Nordwestschifffahrt in die Concurrenz des Frachtverkehrs zwischen Hamburg und Oesterreich-Ungarn eintreten würden, soweit überhaupt bei solchen Aussichten an eine Möglichkeit der Concurrenz noch zu denken wäre. Die Concurrenz bezüglich der hochwichtigen Frachtartikel Caffee und Rohzucker im Verkehre zwischen Wien bez. Prag und Hamburg würde absolut ausgeschlossen sein.

In der Eingabe heisst es daher: „Wir führen 1. auf Grund des bestehenden Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrags hierdurch Beschwerde darüber, dass bis heute für den Frachtverkehr zwischen Deutschen und Oesterreichischen Stationen, insoweit bei demselben der Elbumschlag in Dresden in Frage, directe für die beginnende diesjährige Saison unbedingt verbindliche Tarifsätze nicht vereinbart und publicirt worden sind, obschon für die Verkehrsrelationen zwischen denselben Deutschen und Oesterreichischen Plätzen im Falle der Wahl des Elbumschlagplatzes Laube directe für die Saison vom 1. Februar 1882 giltige Tarife seit einigen Wochen abgeschlossen und bereits veröffentlicht worden sind. — 2. Wir erbitten die diplomatische Vermittelung der Königlich Sächsischen Staatsregierung, sowie ausserdem durch dieselbe die Intervention des Herrn Reichskanzlers zu dem Zwecke, dass der Abschluss directer Tarife im beregten Deutsch-Oesterreichischen Verkehre für den Elbumschlagplatz Dresden auf derjenigen Grundlage unverweilt erfolgen möchte, welche der Oesterreichischen Nordwestschifffahrtsgesellschaft auf diese Saison bereits zugestanden und welche seither auch für die Deutschen Interessenten massgebend gewesen ist. — 3. Wir ersuchen eine bindende Zusicherung Oesterreichischerseits darüber herbeizuführen, dass in den Deutsch-Oesterreichischen Verkehren den Deutschen Interessenten dieselben Refactien unter denselben Voraussetzungen zugänglich gemacht werden, welche jetzt oder später Oesterreichisch - Ungarischen Interessenten zugebilligt werden.

Angesichts der grossen Opfer, welche von Deutscher Seite und in ganz besonders dankenswerther Weise von der Sächsischen Staatsregierung für die Verbesserung des Fahrwassers der Elbe und für Erleichterung der Elbeschifffahrt gebracht wurden und im Hinblick darauf, dass diese Opfer ganz wesentlich zugleich zum Vortheil Oesterreichischer Interessen dienen, ohne dass der jenseitige Staat hierfür irgendwie belastet würde, glauben die Verfasser der Eingaben, „dass das gute Recht und die Pflicht der Deutschen Regierungen es erheischt, Schädigungen im Keime zu ersticken, welche, an den für In- und Ausland gleichmässig freien Elbeverkehr anknüpfend, durch einseitige Betonung Oesterreichischer Interessen der Deutschen Schifffahrt und anderen gewichtigen Factoren Deutschlands erwachsen müssten."

Eine Weigerung der Oesterreichischen Regierung, sofortige Remedur zu schaffen, halten die Petenten mit Rücksicht auf den Artikel 15 des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrags für unmöglich, da andernfalls Deutscherseits etwa Artikel 4 des Vertrags — Befreiung von Durchgangsabgaben — oder irgend

eine andere vertragsmässige Bestimmung zeitweise suspendirt und der Oesterreichischen Schifffahrt bei dem Passiren der Deutschen Elbe Lasten verschiedener Art auferlegt werden könnten. — „Wir sind weit entfernt“ — heisst es zum Schluss — „Letzteres zu wünschen, erwarten aber noch vor Beginn der 1882er Schifffahrtssaison eine Erledigung der diesseitigen Beschwerden und Anträge.“ Der concess. Sächsische Schifferverein hat sich vorstehenden Resolutionen in seiner Jahresversammlung am 8. d. Mts. durchweg angeschlossen.

Die Eisenbahn und die Dampfschifffahrt im Grossherzogthum Baden im Jahre 1880.

Der diesbezügliche Jahresbericht ist in gewohnter Ausführlichkeit wieder erschienen. Wir entnehmen demselben einige auch für weitere Kreise interessante Einzelheiten, einen eingehenderen Bericht für nächste Nummer vorbehaltend. So zunächst über den bekanntlich im Jahre 1879 gestellten Antrag der Eisenbahntarifcommission, das kaum eingeführte Eisenbahntarifsystem wieder über den Haufen zu stürzen und dessen Stelle das alte Classificationssystem zu setzen. Bekanntlich war es gerade der Vertreter der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen, der damals diesem Plan den entschiedensten Widerstand entgegengesetzt hatte, ob mit Recht, das zeigt uns am Besten wieder der vorliegende Bericht, der seit Einführung dieses neuen Systems von Jahr zu Jahr eine bessere Ausnutzung der Güterwagen zu constatiren weiss, während die neuen Vorschläge der gegentheiligen Wirkung gerade Vorschub leisten müssten. Der Bericht meint: „Die Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen habe auch im Jahre 1881 über die neuen Vorschläge Beschluss zu fassen keine Gelegenheit gehabt. Die Erörterungen, welche über diese Frage im Schosse der wirthschaftlichen Corporationen stattgefunden haben, seien in grösseren Kreisen bekannt geworden und es ist hier nicht die Stelle, auf dieselbe näher einzugehen. Angesichts des Resultates, schliesst der Bericht dann, welches diese Erörterungen gehabt haben, darf jedoch das ganze Reformproject wohl als auf unbestimmte Zeit zurückgestellt angesehen werden.“ Nicht weniger wichtig ist die Aeusserung über den Einfluss der Verstaatlichung der Preussischen Privatbahnen auf die Badischen Staatsbahnen: „Die Folgen dieser Aenderung, heisst es in dem Berichte, traten auch an die Badischen Staatsbahnen insofern heran, als die Preussischen Staatsbahnen zusammen mit der Reichsbahn aus derselben den Anspruch einer grösseren Betheiligung der linksrheinischen Linien an dem Transitverkehr nach und von Südbaden und der Schweiz auf Kosten der Badischen Staatsbahn ableiteten. Das Resultat der durch commissarische Verhandlungen geregelten Instradirungsfrage hat Folgendes erreichen lassen: In dem Besitzstand der Badischen Bahnen in den Rheinisch-Westfälischen Verkehren, sowie in den Verkehren der Norddeutschen Bahnen des West- und Mitteldeutschen Verbands mit Basel und Badischen Stationen, — ferner im Holländischen Verkehr mit Basel und Badischen Stationen und im Belgischen-Badischen Verkehr ist gegen früher eine wesentliche Aenderung nicht eingetreten. Dagegen haben die Badischen Bahnen auf eine Betheiligung im Belgischen-Baseler Verkehr, soweit nicht mit Benutzung der über die Rechtsrheinische Route in Geltung bleibenden Tarife Routenvorschriften gegeben werden, verzichten müssen, ebenso in dem allerdings weniger bedeutenden Verkehr der Niederländischen Staatsbahnen mit Basel. Der Fortbestand der Mannheimer Reexpeditionstarife im Verkehr der Belgischen Centralbahn mit der Schweiz und mit Schweizer Uebergangsstationen, sowie die Aufrechterhaltung der zu Gunsten des Schiffstransports auf dem Rhein für Mannheim eingeführten sogenannten Transittarife wurde zugestanden. Im Verkehr mit Thüringen und den nordöstlich davon gelegenen Privatbahnen ist an Stelle der Würzburger Route die Frankfurter Route getreten.“ — Der Einfluss des Uebergangs zur Verwendung eiserner statt hölzerner Schwellen macht sich bereits namhaft geltend; seit 1. Mai bezw. 1. Juli sind von den 4 Kyanisiranstalten in Baden 2 eingegangen; diese 4 haben im Jahre 1880 zusammen noch 60 000 Stück, wovon $^5/_6$ Tonnen Zwischenschwellen, kyanisirt. — Was endlich die Verkehrssteigerung im Berichtsjahre anbelangt, so weist der Stückgutverkehr die stärkste (von 27,4 auf 32,8 Tonnen-Kilometer), der Wagenladungsverkehr die geringste Steigerung (233,9 auf 251,8 Tonnen-Kilometer) auf, der Eilgutverkehr, der in den letzten Jahren stetig zurückgegangen war, hat sich im Jahre 1880 wieder in erfreulicher Weise gehoben. Zieht man den Unterschied vom directen und Binnenverkehr in Betracht, so trifft im Allgemeinen die Verkehrszunahme nur den ersteren. Die Abnahme des Binnenverkehrs geht zum Theil auf Rechnung der Einführung directer Frachtsätze an Stelle von Umkartirung im Binnenverkehr. Was den Verkehr im Einzelnen betrifft, so hat der wichtigste Verkehrsplatz der Badischen Bahnen, Mannheim, neuerdings eine Steigerung des Güterverkehrs erlebt von 1877 zu 725 321 Tonnen auf 836 546 Tonnen im Jahre 1880, d. h. die eine Station der 247 Badischen Stationen liefert allein 21 pCt. des gesammten Güterverkehrs der Badischen Bahnen und eine Kleinigkeit mehr als die 5 nächstgrössten Stationen des Landes: Basel, Karlsruhe, Heidelberg, Freiburg und Waldshut zusammengenommen. Es sind hauptsächlich die Artikel Holz, Kohlen und Wein gewesen, die bei der Zunahme betheiligt waren, während andere Artikel, wie Baumwolle, Bier, Getreide, Mehl, Steine, Tabak und Zucker, dem Vorjahre gegenüber etwas zurückgegangen sind. Es ist ja bekannt, wie anomal dieses Jahr 1880 in Bezug auf den Verkehr auf Grund der unmittelbar vorhergegangenen Zolltarifreform war. Ldf.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 27. Februar. (Politische Wochenschau. Das Eisenbahngarantiegesetz. Secundärbahnvorlage. Die Rechtsverhältnisse der Besitzer von rückständigen Stammprioritätencoupons verstaatlichter Bahnen. Betriebsergebnisse im Januar. Durchgangsverkehr der Berliner Stadtbahn. Berlin-Anhalter Bahn. Der Europäisch-Amerikanische Verkehr.)

In voriger Woche am Mittwoch hat das Abgeordnetenhaus über den Antrag Richter-Büchtemann folgende Entscheidung getroffen: Der erste Theil desselben, betreffend die Bekanntmachungen der Eisenbahnverwaltung und das Auflegen von Zeitungen in den Bahnhofsrestaurationen, wurde mit 185 gegen 135 Stimmen in folgender Fassung angenommen: „Die Eisenbahnbehörden sollen bei Zuwendung von Inseraten für Zeitungen oder Beilegung von Fahrplänen in denselben nur die Zweckmässigkeit der Verbreitung und nicht die politische Parteirichtung der Zeitungen in Betracht ziehen, auch nicht den Bahnhofsrestaurateuren das Auflegen bestimmter Zeitungen untersagen“. Dagegen wurde der zweite Theil, betreffend das Petitionsrecht der Eisenbahnbeamten, nachdem die Ueberweisung an die Commission mit 169 gegen 129 Stimmen abgelehnt worden war, verworfen. Durch das Votum ad I sollte, wie durch den entsprechenden Antrag Rickert im vorigen Jahre, gegen den Staatsministerialbeschluss von 1874 angekämpft werden, wie die liberalen Abgeordneten Büchtemann und Richter, sowie die Centrumsmitglieder Bachem und Majunke darlegten. Von den Rednern der nationalliberalen Partei, Hammacher und Leonhard, erklärte sich der erstere gegen den ganzen Antrag, der andere nur gegen den zweiten Theil desselben, sowie gegen die Commissionsberathung.

Am folgenden Tage ertheilte das Abgeordnetenhaus dem Gesetzentwurf, betreffend die sogenannten finanziellen Garantien (Verwendung der Jahresüberschüsse) in der Eisenbahnverwaltung, mit sehr grosser Majorität (gegen die Stimmen der Fortschrittspartei und der liberalen Vereinigung) seine Zustimmung. Nur ein Abänderungsvorschlag war für die zweite Lesung aus der Mitte des Hauses gemacht worden: Zu dem § 4, der von der Tilgung der Staatseisenbahncapitalschuld handelt, hatten nämlich die Abgeordneten Hammacher und Kalle beantragt, dass der zur Verfügung stehende Betrag eventuell in zweiter Reihe zur Deckung solcher für Neu- und Erweiterungsanlagen von Staatseisenbahnen erforderlichen Mittel verwendet werden solle, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten. Dieser Antrag wurde durch die genannten Abgeordneten, sowie den ultramontanen Abgeordneten Dr. Röckerath befürwortet und schliesslich abgelehnt; dafür stimmten nur die Nationalliberalen und einige Mitglieder des Centrums. Aus der Debatte heben wir hervor, dass der Redner des Centrums, Frhr. v. Huene, den Entwurf als etwas „relativ Leidliches“ acceptirte, der Abgeordnete Rickert dem Finanzminister, dessen Bedeutung dem Arbeitsminister gegenüber ohnehin sehr heruntergedrückt sei, keine neue Fessel auferlegen will, und dass Abgeordneter Büchtemann ausführte, die von den Nationalliberalen vorgebrachten schweren Bedenken müssten dieselben eigentlich zur Inhibirung weiterer Bahnankäufe veranlassen. In der Sonnabendsitzung wurde der Gesetzentwurf, betreffend die finanziellen Garantien, in dritter Lesung nach kurzer Debatte, worin der Abgeordnete Grumbrecht beim § 4 auf das Hammacher'sche Amendement zurückgekommen war, unverändert nach den Beschlüssen zweiter Lesung angenommen. Der Entwurf scheint übrigens dazu bestimmt zu sein, dem Centrum den Rückzug von der gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen gerichteten Stellung zu erleichtern. In der Eisenbahncommission hat bis jetzt von den Mitgliedern des Centrums nur der Abgeordnete Röckerath, der als Referent über den Ankauf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, und zwar als ein diesem Project sehr geneigter Referent fungirte, für die Vorlage gestimmt; für die finanziellen Garantien aber hat auch der grössere Theil des Centrums gestimmt. Der Finanzminister hat sich dann auch damit einverstanden erklärt, dass das Gesetz schon auf den Etat für 1882/83 Anwendung finden soll. Die Folge wird in der Hauptsache nur eine Umrechnung eines Theils des Etats sein. — In der äusseren Politik hat die durch die Brandrede Skobeleff's wachgerufene Befürchtung, dass Friede Europas gefährdet sei, im Laufe der vorigen Woche einer ruhigeren Erwägung in Bezug auf die Factoren, welche eine kriegerische Entwickelung herbeiführen könnten, Platz gemacht. Man scheint in unserem auswärtigen Amte unumstössliche Beweise dafür zu haben, dass der Czar, weit davon entfernt den

panslavistischen Utopien Skobeleff's das Wort zu reden, ernstlich bemüht ist, das bei seiner Thronbesteigung kundgegebene Programm aufrecht zu erhalten. Inwieweit ihm dies gelingen wird, das freilich ist der Zukunft vorbehalten; einstweilen wird sich das Vertrauen wieder befestigen müssen und dazu sind vor Allem Handlungen der Russischen Regierung erforderlich, welche im Stande, einer Wiederkehr solcher Vorkommnisse, von denen die Pariser Rede nicht der Anfang war, zu verhindern. Die Haltung der Deutschen Regierung in dieser ganzen Affaire ist der Ausdruck jenes Machtbewusstseins, zu welchem Deutschland berechtigt ist und das auf unumstösslichen sittlichen Grundlagen ruht.

Das Eisenbahn-Garantiegesetz in der Fassung, wie solches vom Abgeordnetenhaus in zweiter Lesung angenommen wurde, lautet im Wesentlichen wie folgt:

§ 1. Die Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten werden vom Etatsjahre 1882/83 ab für folgende Zwecke in der nachstehenden Reihenfolge veranschlagt bezw. verwendet:

1. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahn-Capitalschuld (§ 2);
2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Deficits im Staatshaushalt, welches andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste, bis zur Höhe von 2 200 000 ℳ;
3. zur Tilgung der Staatseisenbahn-Capitalschuld nach Massgabe des § 4 dieses Gesetzes.

Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die vom Staate noch nicht selbstschuldnerisch übernommenen und von den übernommenen die auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden noch nicht übergegangenen Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privateisenbahngesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthums-Ueberlassungsverträgen eingerechnet worden sind.

§ 2. Zum Zwecke der Ausführung dieses Gesetzes wird die Staatscapitalschuld als Staatseisenbahn-Capitalschuld angenommen und für den Zeitpunkt des 1. April 1880 auf 1 498 858 100 ℳ festgesetzt.

Sofern nicht in dem betr. Gesetze oder im Staatshaushaltsetat etwas anderes bestimmt ist, vermehrt sich dieselbe um die Beträge der auf Grund von Eisenbahncrediten seit dem 1. April 1880 verausgabten und in Zukunft zu verausgabenden Staatsschuldverschreibungen, sowie um die Beträge der für die Eisenbahnzwecke ausserordentlich durch den Staatshaushaltsetat oder durch besondere Gesetze bewilligten und in Zukunft zu bewilligenden anderweiten Staatsmittel, endlich im Falle des Eigenthumserwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen um die Beträge der von dem Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritätsschulden derselben, sobald und soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen.

Sie vermindert sich dagegen um die Beträge der in Gemässheit des § 4 dieses Gesetzes stattgehabten Tilgungen.

§ 3. Der für die Verzinsung der am 1. April 1889 vorhandenen Staatseisenbahn-Capitalschuld erforderliche Betrag wird auf 63 914 324 ℳ festgesetzt.

Bei der Bewilligung neuer Geldmittel für Eisenbahnzwecke (§ 2) treten demselben noch die wirklich auszugebenden Zinsen der bewilligten Summen, bei den aus anderweitigen Staatsmitteln beschafften Beträgen die Zinsen zu 4 pCt. gerechnet hinzu, sofern nicht in dem betr. Gesetze etwas anderes bestimmt ist. Ausserdem treten hinzu die Zinsen für die im Falle des Eigenthumserwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen vom Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritäts- etc. Schulden, sobald letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen.

Dagegen vermindert sich derselbe um denjenigen Betrag, welcher an Zinsen für die in Gemässheit des § 4 getilgten Staatsschuldverschreibungen aufzubringen war, beziehungsweise aufzubringen sein würde, im letzteren Falle zu 4 pCt. gerechnet.

§ 4. Die Staatseisenbahn-Capitalschuld ist aus den Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, soweit diese reichen, alljährlich bis zur Höhe von $^3/_4$ pCt. desjenigen Betrages zu tilgen, welcher sich jeweilig aus der Zusammenrechnung der im § 2 Alinea 1 für den Zeitpunkt des 1. April 1880 festgestellten Staatseisenbahn-Capitalschuld und der im § 2 Alinea 2 bezeichneten späteren Zuwüchse derselben am Schlusse des betreffenden Rechnungsjahres ergiebt.

In wie weit über den Betrag von $^3/_4$ pCt. hinaus eine weitere Tilgung stattfinden soll, bleibt der Bestimmung durch den Staatshaushaltsetat vorbehalten.

Die Tilgung ist derart zu bewirken, dass der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahn-Capitalschuld abgeschrieben und

1. zur planmässigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen,
2. demnächst zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche andernfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten,
3. endlich zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen verwendet wird.

Der Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, gelangte in voriger Woche in der verstärkten Budgetcommission zur Berathung. Da die im § 1 in Vorschlag gebrachte Erbauung einer Vollbahn von Eichicht über Probstzella nach der Bayerisch-Meiningischen Landesgrenze mit der Erwerbung der Thüringischen Bahn in Verbindung steht, so wurde beschlossen, durch Vermittelung des Präsidenten des Abgeordnetenhauses diese Angelegenheit an die sogenannte Verstaatlichungscommission zu überweisen, welche mit der Vorberathung des Gesetzentwurfes, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat, beauftragt ist. Demnächst referirte der Abgeordnete v. Zitzewitz bezüglich des Vorschlags über die Erbauung von Bahnen untergeordneter Bedeutung von Königsberg nach Labiau und von Johannisburg nach Lyck. Zu beiden Linien ertheilte die Commission ihre Zustimmung. Die erstere wird bei einer Länge von 49,5 km seitens des Staates einen Kostenaufwand von 4 924 000 ℳ bedingen. Von den Interessenten sind an Grunderwerbskosten 376 000 ℳ zu übernehmen. Die Linie Johannisburg-Lyck wird eine Länge von 56 km haben; seitens des Staates ist hierfür ein Betrag von 4 516 000 ℳ aufzuwenden. Die Interessenten bestreiten den Grunderwerb mit 284 000 ℳ. Ueber die Bahnlinien Hohenstein-Schöneck-Berent und Jatznick-Ueckermünde wurde durch den Abgeordneten Hahn Bericht erstattet. Auch diese beiden Linien wurden auf Antrag des Referenten von der verstärkten Budgetcommission in der von der Staatsregierung veranschlagten Weise zum Ausbau genehmigt und die dafür erforderlichen Credite bewilligt. Die erstere Linie erstreckt sich auf eine Länge von 54,2 km, wovon 14 km auf den Kreis Danzig kommen, während der übrige Theil auf den Kreis Berent entfällt. Die Kosten des Grunderwerbes mit 210 000 ℳ übernimmt der Kreis Berent (auch bezüglich der im Kreise Danzig liegenden Strecke). Die übrigen Kosten mit 3 910 000 ℳ sind vom Staat zu übernehmen. — Die Linie Jatznick-Ueckermünde, welche, von der Vorpommerschen Bahn sich abzweigend, dazu bestimmt ist, den an guten Verkehrswegen armen, sehr entwickelungsfähigen Kreis Ueckermünde in das Eisenbahnverkehrsnetz hineinzuziehen, wird eine Länge von 20,2 km haben und dem Staat einen Kostenbetrag von 1 384 000 ℳ verursachen. Ausser den an den Interessenten übernommenen Grunderwerbskosten wird der Kreis Ueckermünde und die Provinz Pommern einen baaren Zuschuss von zusammen 200 000 ℳ gewähren. Ferner wurden die Herstellung der Secundärbahnen Liegnitz-Goldberg (21,6 km mit einem Kostenaufwand für den Staat von 1 260 000 ℳ), Greiffenberg-Löwenberg und Greiffenberg-Friedeberg (32 km mit einem dem Staat erwachsenden Kostenaufwand von 2 672 000 ℳ), Oberröblingen-Querfurt (15,5 km mit einem dem Staat erwachsenden Kostenaufwande von 800 000 ℳ und einem Zuschuss der Interessenten von 155 000 ℳ), sowie Wernigerode-Ilsenburg (9,3 km mit einem Kostenaufwand des Staats von 675 000 ℳ und 93 000 ℳ Zuschuss der Interessenten) auf Antrag der Referenten Abgeordneten v. Dziembowski und v. Tiedemann von der Commission genehmigt.

Die Rechtsverhältnisse der Besitzer von rückständigen Stamm-prioritäten-Coupons verstaatlichter Bahnen sind neuerdings Gegenstand der Controverse in den Tagesblättern. Es betrifft diese Angelegenheit namentlich die Besitzer von solchen Coupons der Görlitzer und Märkisch-Posener Bahn. Couponinhaber sind natürlich nicht Gläubiger der Gesellschaft, sie erhalten nur die rückständige Dividende bis 5 pCt. nachgezahlt, falls der erzielte Reinertrag das gestattet. Diese Rückstände sind in keiner Bilanz der genannten Bahngesellschaften unter den Passiven aufgeführt. Die Staatsregierung lehnt aus diesen Gründen die Einlösung resp. jede nachträgliche Zahlung von Dividenden ab. Die Motive, welche die betreffenden Landtagsvorlagen begleiten, sagen: „Insoweit die Coupons bei dem Umtausch der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen in den Händen der Actieninhaber verbleiben, sind die Besitzer durch den Umtausch selbst abgefunden. Insoweit sie in die Hände anderer Besitzer übergegangen sind, haben die letzteren mit dem Erwerb derselben ein nach der Höhe des Ankaufspreises mehr oder weniger gewagtes Geschäft gemacht, welches insoweit zu ihrem Nachtheil ausfallen wird, als sie bei dem Ankaufe der Möglichkeit einer in statutenmässiger Form eintretenden Auflösung der Gesellschaft nicht genügend Rechnung getragen haben.“ „Den Inhabern der rückständigen Scheine, welche lediglich einen durch den Fortbestand der Gesellschaft bedingten Anspruch auf den Reinertrag späterer Betriebsjahre haben, steht weder gegen die Betriebsüberlassung an den Staat für Rechnung der Gesellschaft, noch gegen den freihändigen Umtausch der Actien, durch welchen der Staat zu dem entsprechenden Betrage Actionär der Gesellschaft wird, noch auch gegen den Verkauf des Unternehmens resp. gegen die Liquidation der Actiengesellschaft ein Einspruchsrecht zu.“ Dass diese Motivirung der

Anerkennung durch einen Richterspruch bedarf, um entscheidend zu sein, ist nicht zweifelhaft. Man hört, dass eine derartige Lösung der Frage beabsichtigt wird. Dass der bei der Märkisch-Posener Eisenbahn für Dividendenrückstände angesammelte Fonds zur Vertheilung kommen wird, wird vielfach angenommen. Der Betrag, welchen die Verwaltung der Bahn zur Refundirung der Nachzahlungen in den Jahren 1879 und 1880 zurückgelegt hat, umfasst 239 912 ℳ.

Die Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen nach dem Stande am Ende des Monats Januar d. Js. ergiebt nach der Aufstellung des Reichseisenbahnamtes für die 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April v. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war). Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Januar d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 166,22 km Betriebslänge) bei 53 Bahnen mit zusammen 27 355,82 km höher und bei 8 Bahnen mit zusammen 1 760,40 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 52 Bahnen mit zusammen 26 134,90 km höher und bei 9 Bahnen mit zusammen 2 981,32 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 116,22 km Betriebslänge) bei 51 Bahnen mit zusammen 27 346,84 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 1 769,38 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 51 Bahnen mit zusammen 27 346,84 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 1 769,38 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Januar d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 197 261 200 ℳ (393 957 900 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritätsstammactien und 758 708 300 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4 054,36 km, so dass auf je 1 km 295 302 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 432 756 143 ℳ (576 497 150 ℳ Stammactien, 213 576 900 ℳ Prioritätsstammactien und 642 313 093 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 7 277,52 km, so dass auf je 1 km 196 848 ℳ entfallen.

Die Eröffnung der Extern- bezw. Transitverkehre auf der Berliner Stadtbahn ist für den 15. Mai d. J. in Aussicht genommen. An demselben Tage wird der Berlin-Dresdener Bahnhof in Berlin eingehen und werden die Courierzüge und beschleunigten Personenzüge der Berlin-Dresdener Eisenbahn über die Stadtbahn geleitet werden, so dass als Ausgangs- bezw. Endpunkt dieser Züge die Station Berlin (Schlesischer Bahnhof) anzusehen ist. Die übrigen Züge der Berlin-Dresdener Bahn werden auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin ein- resp. ausgehen. In der Richtung von resp. nach Osten sollen u. A. die Courier-, Express- und Personenzüge der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ebenfalls über die Stadtbahn geführt werden und in Station Charlottenburg endigen bezw. dort ausgehen. Die Personenzüge nach Hamburg und Lehrte werden dagegen unverändert von dem Berlin-Hamburger und Berlin-Lehrter Bahnhof abgefertigt werden. Was den Berlin transitirenden Verkehr von Sachsen über die Berlin-Dresdener Bahn nach Hamburg und Stettin anbetrifft, so hört eine Ueberführung der Reisenden zwischen dem Potsdamer und Hamburger und Lehrter Bahnhof mittelst Omnibus auf, so dass ein Uebergang von der Berlin-Dresdener Bahn auf die Hamburger und Lehrter Bahn und umgekehrt nur auf einer der Stadtbahnstationen, welche beliebig gewählt werden kann, stattfindet. Im Verkehr zwischen der Dresdener Bahn und der Stettiner Bahn erfolgt dagegen die Ueberführung vom Potsdamer Bahnhof oder von Station Friedrichstrasse der Stadtbahn nach dem Stettiner Bahnhof in bisheriger Weise durch den Omnibus. Da die Personenzüge der Berlin-Lehrter und Berlin-Hamburger Bahn, wie schon bemerkt, nach wie vor von den jetzigen Bahnhöfen abgefertigt werden sollen, so kann ein Uebergang der mit den Zügen der östlichen Bahnen hier eintreffenden Reisenden in die genannten Züge auf einer Stadtbahnstation nicht stattfinden, eine Ueberführung per Omnibus ist gleichfalls ausgeschlossen, so dass in diesen Fällen die Reisenden selbst für ihren Uebergang sorgen müssen. In Folge aller dieser Anordnungen werden vom 15. Mai ab von den auswärtigen Stationen, welche mit Berlin in directem Verkehr stehen, neben den für die gegenwärtigen Bahnhöfe vorhandenen Billets auch solche mit dem Aufdruck „Berliner Stadtbahn" aufgelegt werden, auf Grund welcher die Reisenden beliebig in Berlin-Charlottenburg, Berlin-Friedrichstrasse, Berlin-Alexanderplatz oder Berlin-Schlesischer Bahnhof aussteigen können. Für die Richtung von Berlin werden auf jedem dieser Bahnhöfe directe Billets aufgelegt. Für sämmtliche auf Berlin (Stadtbahn) lautende Billets wird den Preisen bis zum Berliner Eingangsbahnhof ein fixer Zuschlag von pro Billet I. Cl. 1 ℳ, II. Cl. 0,80 ℳ und III. Cl. 0,60 ℳ für Courierzüge und 0,60 ℳ für I. Cl., 0,50 ℳ für II. Cl., 0,40 ℳ für III. Cl. und 0,30 ℳ für IV. Cl. pro Billet für Personenzüge eingerechnet werden.

Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn hat in einem an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Schreiben das Ersuchen ausgesprochen, dass vor Uebergang der Bahn in Staatsbesitz der bestehende Pensions-, Wittwen- und Unterstützungsfonds der Beamten staatlich garantirt werde.

Dem Europäisch-Amerikanischen Verkehr steht eine Neuerung hevor, die ihren Einfluss auch auf den Westdeutschen Eisenbahnverkehr erstrecken würde. Es handelt sich nämlich um Errichtung von Dampferrouten, welche eine nur sechstägige Seereise zwischen Amerika und Europa in Aussicht nehmen und somit die Reise von Berlin nach Newyork auf 9 Tage abkürzen könnten. Das Project geht von Amerika aus und bezweckt die Errichtung einer nur dem Personen- und Postverkehr gewidmeten Dampferlinie zwischen Fort Pond Bay (Long Island) und Milfordhaven (Südwales, England). Die Amerikanische Postverwaltung hat bereits beim Nordamerikanischen Congress eine Bill eingebracht, welche für diese Dampfer Vergütungen für den Postdienst beantragt und zwar von 12 500 Dollars im Falle einer sechstägigen Reise, von 10 000 Dollars für eine siebentägige Reise u. s. w. Durch eine solche Vergütungsscala, welche in demselben Masse fällt, wie die Fahrtdauer zunimmt, hofft man das non plus ultra an Schnelligkeit erreichen zu können. Ueber die Garantien für die Sicherheit des Betriebes hat allerdings noch nichts Näheres verlautet, doch gewährt die Befürwortung des Projects durch die Amerikanische Postverwaltung immerhin eine gewisse Bürgschaft. Milfordhaven ist von Berlin in circa zwei Tagen zu erreichen, während Fort Pond Bay, das am äussersten östlichen Ende von Long Island liegt, etwa 100 Englische Meilen von Newyork entfernt ist und mit der Long Island Bahn, welche bis zum Abfahrtshafen verlängert werden soll, erreicht werden kann.

Niederländische Localbahnen „König Wilhelm III".

Der Königlichen Niederländischen Localeisenbahngesellschaft, welche ihren Sitz in Apeldoorn hat, wurde am 20. Januar d. J. die Concession ertheilt für den Bau und den Betrieb von Localbahnen von Apeldoorn-Deventer nach Almelo, von Apeldoorn nach Dieren und von Apeldoorn nach Station Hattem der Niederländischen Centralbahn. Sämmtliche Linien werden den Namen „Eisenbahnen König Wilhelm III" führen. — Aus den Concessionsbedingungen entnehmen wir Folgendes:

Dem Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe bleibt die Feststellung der Bahnlinien in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte vorbehalten, sowie die Verbindung und der Anschluss an andere Eisenbahnen, die Feststellung der Projecte aller für den Betrieb der Bahnen bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen.

Die Projecte der Bahnhöfe, Brücken und weiteren Kunstbauten sind auch dem Kriegsminister zur Sicherstellung, dass die vorgelegten Projecte mit dem Interesse der Landesvertheidigung übereinstimmen und den Anforderungen des Militärtransports entsprechen, zur Genehmigung vorzulegen.

Die Bahnen müssen an die bestehenden oder anzulegenden Bahnen anschliessen und mit denselben so verbunden werden, dass die Wagen ungehindert durchlaufen können und Personen und Güter ohne Umsteigen oder ohne Umladung von einer Bahn auf die andere übergehen können. Im Interesse der Landesvertheidigung müssen die Bahnen an die bestehenden Eisenbahnen in Apeldoorn, Dieren, Hattem, Deventer und Almelo anschliessen und so mit denselben verbunden werden, dass nicht nur die Wagen der betreffenden Bahnen, sondern auch in Dieren in der Richtung von Arnhem, in Hattem in der Richtung von Apeldoorn, in Almelo in der Richtung von Zwolle ganze Züge ohne Locomotivwechsel von einer Bahn auf die andere übergehen können.

Das Gefälle der Bahn darf auf freier Strecke nicht mehr betragen als höchstens 20 mm pro Meter; für die Anwendung stärkeren Gefälles ist die Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe erforderlich. Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll in der Regel nicht weniger als 300 m betragen und in der Nähe der Bahnhöfe bis auf 150 m reducirt werden können. Wo der Minister es für erforderlich erachtet, sind in der Nähe der Bahnhöfe Halbmesser von 100 m zulässig.

Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m betragen.

Abgesehen von den Weichenplätzen mit doppeltem Geleise, deren Anzahl, gegenseitige Entfernung und Länge durch den Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe bestimmt werden, ist für den Anfang ein einfaches Geleise für die Bahn genügend.

Die Eisenbahnen müssen binnen vier Jahren nach definitiver Ertheilung der Concession für die Betriebseröffnung fertiggestellt sein, widrigenfalls die Concession erlischt, es sei denn, dass nach Ansicht des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe die Verzögerung ohne Verschulden der Unternehmer durch unüberwindliche Hindernisse herbeigeführt wäre.

Die Güter- und Viehwagen müssen sich für den Transport von Armeebedürfnissen und Pferden eignen und der Bestimmung des Ministers entsprechend eingerichtet werden.

Der Tarif für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Abänderung des Tarifs unterliegt der Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe.

Der Königlichen Militärverwaltung bleibt vorbehalten, gegen einen festzustellenden Tarifsatz für den Transport von Truppen und Armeebedürfnissen eigene Transport- und Dampfwagen zu benutzen, insoweit die Einrichtung dieser Wagen den gesetzlichen Bestimmungen entspricht und der gewöhnliche Verkehr dadurch nicht gehindert wird. Diesen ausschliesslichen Militärzügen werden Militärbegleiter beigegeben.

Die Unternehmer sind verpflichtet den für die übrigen Niederländischen Bahnen in Bezug auf die Militärtransporte geltenden Bestimmungen und Tarifen beizutreten.

Die Unternehmer haben die Einrichtung einer Telegraphenleitung für Staatstelegraphenbetrieb auf dem zur Bahn gehörigen Grundeigenthum unentgeltlich zuzulassen. Bei etwaigen Störungen im Betriebe des Staatstelegraphen darf die Staatstelegraphenverwaltung aushülfsweise und soweit der Eisenbahndienst es gestattet, der Apparate und Leitungen der Unternehmer sich bedienen. Die Unternehmer werden die Leitungen der Staatstelegraphen durch ihr Dienstpersonal mit beaufsichtigen und bewachen lassen nach Massgabe der dieserhalb von der Telegraphenverwaltung demselben zu ertheilenden näheren Instructionen. — Bei Zerstörungen der Staatstelegraphenleitung werden die Unternehmer der Telegraphenverwaltung behufs Transports der zur Wiederherstellung der Leitung erforderlichen Personen und Materialien eine Locomotive kostenlos zur Verfügung stellen.

Gegen eine zu vereinbarende Miethe haben die Unternehmer die für den Dienst der Zollverwaltung erforderlichen Räumlichkeiten herzustellen, zu unterhalten und mit dem nöthigen Inventar zu versehen, sowie dem Bedürfnisse entsprechend zu erleuchten und zu erwärmen. Die Unternehmer haben ausserdem allen Vorschriften sich zu unterwerfen, welche die Regierung in Beziehung auf den Dienst der Zollverwaltung zu treffen für erforderlich erachtet.

Zur Sicherstellung der den Unternehmern nach Massgabe dieser Concession obliegenden Verpflichtungen haben dieselben bei der Staatscasse eine Caution von 100 000 fl. zu leisten. — Die Rückgabe dieser Caution erfolgt nach völliger Vollendung und Ausrüstung der Bahn.

Falls die festgesetzte Baufrist von den Unternehmern nicht innegehalten wird oder sie mit der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung in Verzug kommen sollten, erlischt die Concession. Wird die Concession für verfallen erklärt, so hat die Regierung das Recht, in den Besitz der Bahn nebst Betriebsmitteln und allem Zubehör sich zu setzen gegen Bezahlung einer Summe, welche sich höchstens auf 65 pCt. des durch drei Sachverständige abgeschätzten Werthes belaufen darf. Die Regierung hat alsdann die sofortige Verfügung über das Personal und das Material.

Dem Staat steht das Recht der Oberaufsicht über die Bauausführung zu, ohne hierdurch irgend eine Verpflichtung zu übernehmen.

Alle Schadenersätze und alle Kosten, wozu der Bau, der Betrieb, die Unterhaltung und die Herstellung der Bahn nebst allem Zubehör Veranlassung geben, fallen den Unternehmern zur Last.

Die Concession wird für einen Zeitraum von 90 Jahren ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes gelangt der Staat unmittelbar in den Besitz der Bahn und der Betriebsmittel mit allem Zubehör.

Bei Beendigung der Concession müssen die Eisenbahnen nebst Betriebsmitteln und allem Zubehör sich in vollkommenem Unterhaltungszustande befinden. Wenn die Unternehmer während der fünf Jahre, welche dem Ablaufe der Concession vorhergehen, nicht die zur Genügeleistung dieser Verpflichtung erforderlichen Anordnungen treffen sollten, hat der Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe das Recht, auf die Einnahmen Beschlag zu legen und sie zu benutzen, um die Eisenbahn nebst Betriebsmitteln und allem Zubehör in guten Stand zu setzen.

Die für Localbahnen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen (siehe No. 27 Jahrgang 1879 dieser Zeitung) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen sind für die concessionirten Eisenbahnen massgebend.

Den Unternehmern wird auch die Concession ertheilt werden für den Bau und den Betrieb der Localbahnen von Apeldoorn über Wageningen, Rhenen, Almelo nach der Preussischen Grenze in der Richtung nach Nordhorn, von Hattem nach Zwolle und von Epe nach Elburg.

Diese Bahnen werden alsdann Gegenstand einer besonderen Concession sein, gleichlautend mit der gegenwärtigen, jedoch mit einer verhältnissmässigen Vermehrung der Caution.

Den Unternehmern wird für die Annahme dieser Concession ein Termin bis Januar 1884 gestellt.

Amerikanische Correspondenz.

Zunahme der Bevölkerung in Amerikanischen Städten. Nach dem Census von 1880 gab es in Nordamerika 45 Städte mit mehr als 40 000 Einwohnern, welche eine Gesammteinwohnerzahl von 7 584 762 hatten, gegen 5 560 102 in 1870, was ein Anwachsen von 36,4 pCt. ergiebt. Die durchschnittliche Zunahme der Bevölkerung der ganzen Union war dagegen im gleichen Zeitraum nur 30 pCt. Bei der Zählung von 1880 befanden sich in jenen 45 Städten 15 pCt. der Gesammtbevölkerung, 1870 gab es dagegen nur 31 Städte von mehr als 40 000 Einwohnern mit nur 13½ pCt. derselben. Das Anwachsen der städtischen Bevölkerung, wiewohl gewiss bedeutender in Städten von geringerer Einwohnerzahl, ist wahrscheinlich in dieser Decade weniger rapide gewesen, als zu manchen anderen Zeiten, weil das Darniederliegen der Geschäfte nach 1873 die städtische Industrie vorzugsweise berührte, und in Folge dessen viele Personen, welche in Zeiten der Prosperität sich dem Handel oder der Gewerbthätigkeit zugewendet haben würden, sich der Landwirthschaft widmeten.

Auch jetzt ist die Zeit den Städten wieder günstig, welche Ueberfluss von Beschäftigung und gute Löhne bieten, und sollten (was freilich nicht ganz wahrscheinlich) die guten Zeiten bis zu Ende der laufenden Decade fortdauern, so wird es dann eine verhältnissmässig viel stärkere städtische Bevölkerung geben als 1880.

Von 1870—1880 erreichten aber viele grosse Städte nicht den Durchschnittsprocentsatz des Wachsthums des ganzen Landes. So hatten Newyork nur 18 pCt., Philadelphia nur 25,6, St. Louis nur 13, Baltimore 24,3, Cincinnati 18, Neworleans 13 pCt. u. s. w., während von Städten von mehr als 100 000 Einwohnern im Jahre 1870 nur Brooklyn, Chicago, Boston, St. Francisco, Buffalo und Washington um mehr als 30 pCt. Zunahme erfuhren.

Die Vertheilung der Bevölkerung zwischen Stadt und Land ist von grosser Wichtigkeit für die Transportgesellschaften. Das Anwachsen der ländlichen Bevölkerung beschränkt sich fast ausschliesslich auf den Westen, wo es noch viel Land in Cultur zu setzen giebt. Die Zunahme der städtischen Bevölkerung mag bedeutend sein im Osten, indess am bedeutendsten ist sie in den Staaten, welche verhältnissmässig neu sind, aber doch bereits ziemlich ihre genügende Anzahl von ländlichen Arbeitern besitzen. Dies trifft jetzt zu in Indiana, Illinois, der südlichen Hälfte von Wisconsin und den östlichen Theilen von Minnesota, Jowa und Missouri. Das Land füllt sich zuerst mit Farmern und sodann wachsen die Städte mit grosser Schnelligkeit für eine lange Zeit, nachdem die ländliche Bevölkerung zuzunehmen aufgehört hat, wie dies im nördlichen Illinois nun seit 20 Jahren der Fall ist.

Die Bevölkerungszunahme in Städten von 5 000 Einwohnern und mehr während jener Decade für eine Anzahl von Staaten ergiebt sich aus Folgendem:

	Zahl der Städte von 5 000 Einw. oder mehr	Zahl der mehr als 40 pCt. angewachsenen dieser Städte
Newhampshire	5	0
Massachusetts	40	11
Connecticut	15	7
Rhode Island	7	3
Newyork	49	4
Newjersey	13	7
Pennsylvania	32	8
7 östliche Staaten	161	40
Ohio	26	15
Michigan	12	8
Illinois	22	7
Indiana	12	6
Wisconsin	10	4
Minnesota	5	4
Jowa	11	4
Missouri	6	3
Kansas	4	2
9 westliche Staaten	108	53

Es wuchsen also von den östlichen Staaten nur ¼, von den westlichen Staaten dagegen ziemlich die Hälfte der Städte um

mehr als 40 pCt., und von letzteren namentlich solche östlich vom Mississippi.

Im Süden sind die Städte nicht zahlreich; in 12 Staaten sind nur 43 Städte von mehr als 5 000 Einwohnern vorhanden. Von diesen nahmen nur 19 um mehr als 40 pCt. zu. Mehrere der südlichen Städte gingen sogar in ihrer Bevölkerungszahl zurück, z. B. Danville, Va., Columbus, Ga., Natchez, Vicksburg und Memphis. Die Gesammtzahl der Bevölkerung in südlichen Städten ist aber überhaupt gering, nämlich 1 200 000 = ca. 8 pCt. der Gesammtbevölkerung der südlichen Staaten.

Freifahrtbillets. Die kürzlich (in No. 8 Jahrg. 1882 dieser Zeitung) erwähnten Berathungen über Beschränkung der Ausgabe von Freifahrtkarten haben bereits praktischen Erfolg gehabt, indem mehrere grosse, von Chicago ausgehende Bahnen ein festes Abkommen getroffen haben zu dem Zweck, mit der bisherigen Praxis der verschwenderischen Verausgabung von Freikarten an Geschäftsleute (auch zur Vertheilung an ihre Reisenden und ihre ländlichen Kunden) sowie an die Vertreter der Presse etc., gänzlich zu brechen. Die Freifahrtkarten sollen bei jeder Verwaltung in der Hand nur eines Directionsmitgliedes bleiben und die Verabfolgung von Jahres- oder Saisonbillets als Lohn für geleistete Dienste soll aufhören. Dagegen soll den Präsidenten, Vicepräsidenten und Generaldirectoren auch ferner zustehen, nach eigenem Ermessen Freibeförderungen zur Hebung des Localverkehrs auf ihren eigenen Linien und sog. Höflichkeits-, nicht übertragbare Freibillets an Mitglieder der Presse, jedoch ohne Forderung oder Annahme einer Gegenleistung hierfür, zu gewähren.

Nachbarrecht.*)

v. O. **Ersatzpflicht einer Eisenbahngesellschaft für einen durch das Aussprühen zündender Funken aus der Locomotive entstandenen Waldbrand. — Die blosse Anwendung einfacher Siebfunkenapparate ist nicht hinreichend, um die Eisenbahn vor Verschulden zu schützen. — Gleichzeitiges Verschulden des Beschädigten durch Stehenlassen hohen und dürren Grases.** — Das Prämonstratenserstift Tepl belangte mit der Klage vom 1. April 1876 die K. K. Franz-Josefbahn auf Zahlung eines Waldbrandschadenersatzbetrages von 2 239 fl. 41 kr. und führte zur Begründung seines Klagebegehrens an, dass am 3. April 1873 beim Passiren des zwischen Plan und Marienbad verkehrenden Lastzuges No. 49 durch das Funkensprühen der Locomotive in den ihm gehörigen, zwischen den Profilen 719 und 733 belegenen Waldrevieren an beiden Seiten der Bahn gleichzeitig an mehreren Stellen Feuer ausbrach, welches, in einen Gipfelbrand übergehend, mehrere Joch Kiefernbestandes beschädigte, und dass der ihm hierdurch zugegangene Schaden in dem von der K. K. Bezirkshauptmannschaft Tepl unter Zuziehung von Sachverständigen beider Streittheile aufgenommenen Schadenerhebungsprotocolle zusammen mit dem Betrage von 2 239 fl. 41 kr. ermittelt wurde. — Das K. K. Landesgericht zu Wien hat die Klage durch Urtheil vom 23. November 1880 abgewiesen, auf Appellation des Stiftes Tepl aber das Oberlandesgericht zu Wien durch Urtheil vom 22. März 1881 jenes erstinstanzliche abgeändert und die verklagte Bahn zur Zahlung von 1 919 fl. 70½ kr., als der Hälfte des eingeklagten Betrages, verurtheilt, während auf die Revisionsbeschwerde der verklagten Bahn und die ausserordentliche Revisionsbeschwerde des klagenden Stiftes der K. K. Oberste Gerichtshof zu Wien durch Urtheil vom 30. November 1881 das obergerichtliche Urtheil, und zwar aus folgenden Gründen, zu bestätigen fand: „Die beklagte Eisenbahngesellschaft bestreitet mit Ungrund, dass das Obergericht den Beweis erbracht fand, es sei der am 3. April 1873 in den zwischen den Bahnprofilen 719 und 733 gelegenen Waldstrecken des Stiftes Tepl nach Durchfahrt des zwischen Plan und Marienbad verkehrenden Lastzuges No. 49 zum Ausbruch gekommene Brand durch den Funkenflug der jenen Zug schleppenden Locomotive entstanden. Dieser Beweis muss mit Rücksicht auf die Aussagen des Hegers des klägerischen Stiftes Jakob Z. und des stiftlichen Försters Wilhelm G., wonach am obigen Tage der Funkenflug des erwähnten, die angegebene Strecke um 4 Uhr Nachmittags durchfahrenden Lastzuges ein so bedeutender war, dass glühende Stücke von dem damals heftig wehenden Winde beiläufig 50 Schritte vom Bahnkörper seitwärts in den Wald getrieben wurden und die der Locomotive entfliehenden glühenden Stücke gleichzeitig an mehreren Stellen das Gras entzündeten, in welchem der Brand rasch um sich griff und sich dem Walde mittheilte, um so unzweifelhafter hergestellt ersehen werden, als der gleichzeitige Ausbruch des Brandes an mehreren Stellen allein schon jede anderweitige Entstehungsursache im höchsten Grade unwahrscheinlich macht, vielmehr aus den Aussagen des Jakob Z. und der damals bei der Bahn bediensteten Tagelöhner Anton E. und Franz L. hervorgeht, dass schon seit einiger Zeit vor dem Brande, um dessen Folgen es sich jetzt handelt, wegen der damals herrschenden ausserordentlichen Trockenheit sowohl seitens des Stiftes Tepl, als auch der Bahnverwaltung Leute bestellt waren, welche den Nachmittags verkehrenden Lastzug überwachen, um einen auffällig entstehenden Brand zu löschen, nachdem, wie die Zeugenaussagen des Anton H. und Franz U. darthuen, um obige Zeit sowohl vor als nach dem 3. April es nach dem Passiren des Lastzuges im Walde zu brennen begann. Steht somit fest, dass der Funkenflug der Lastzuglocomotive den Brand veranlasste, so kann die geklagte Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, den Ersatz des daraus entstandenen Schadens zu leisten, mit Erfolg nicht bekämpfen. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Wenzel de L., welchem diesfalls der Obmann Joh. O. vollkommen beitrat, kann durch zweckentsprechende Massregeln und Apparate zwar nicht der Funkenflug überhaupt, wohl aber das Zünden fliegender Funken vermieden werden. Mit Rückblick auf diesen Ausspruch der Sachverständigen erscheint die Vertheidigung der verklagten Eisenbahngesellschaft, soweit dieselbe geltend macht, ihre damals mit dem in zwei Abtheilungen getrennten Lastzuge verkehrende Locomotive sei mit in vollkommen gutem Zustande befindlichem Funkenfänger und Injectoren versehen gewesen, umso minder von Belang, als, wie die Bestellung eigener Aufseher, um entstehende Brände zu löschen, zeigt, der beklagten Gesellschaft die damals wegen herrschender Trockenheit im höhern Grade bestehende Feuersgefahr bekannt war und als die behördliche Untersuchung und Zulassung der betreffenden Locomotive zum Verkehrsbetriebe die beklagte Eisenbahngesellschaft nicht von Anwendung jener Massregeln und Apparate, wodurch nach dem Kunstbefunde das Ausfliegen zündender Funken vermieden werden kann, dort, wo dies nöthig ist, zu entbinden vermag. Die Meinung der Sachverständigen, eine Eisenbahngesellschaft habe durch Verwendung von ordentlichen Siebfunkenapparaten genügende Vorkehrung gegen Feuersgefahr getroffen, kann gegenüber dem Gutachten, wonach durch zweckentsprechende Apparate der Ausflug zündender Funken gänzlich vermeidbar ist, nicht berücksichtigt werden, weil, abgesehen davon, dass die Sachverständigen nicht berufen sind, ein mittelbares Gutachten darüber abzugeben, inwiefern die beklagte Gesellschaft pflichtwidrig handelte, jene Meinung durch das letzterwähnte Gutachten widerlegt wird. Die verklagte Eisenbahngesellschaft verneint endlich schon aus dem Grunde nicht ersatzpflichtig zu sein, weil das klägerische Stift dadurch, dass es das bis an den Bahnkörper reichende und von dort in den Wald sich fortsetzende dürre und hohe Gras, dessen leichte Entzündbarkeit allein den Ausbruch des Waldbrandes zur Folge hatte, nicht wegräumte. Allein, so sehr diesfalls dem klägerischen Stifte bei dem Umstande, als demselben durch wiederholte, vor dem 3. April ausgebrochene und jederzeit bald gedämpfte Brände die Gefahr keineswegs unbewusst war und als sein Forstamt nach Aussage des Jacob Z. sogar im März zuvor den Wald beim Passiren des Lastzuges der Brände wegen täglich bewachen liess, gleichfalls schuldbare Nachlässigkeit zur Last fällt, ebenso wenig vermag die eben erwähnte Sorglosigkeit Seitens des klägerischen Stiftes der beklagten Eisenbahngesellschaft zur Entlastung zu dienen, welche vielmehr angesichts der, wie die auch ihrerseits erfolgte Bestellung eines Löschpersonals zeigt, ihr ebenso wohlbekannten Gefahr nicht minder zur möglichsten Aufmerksamkeit verpflichtet war. Der Oberste Gerichtshof musste daher der obergerichtlich ausgesprochenen Anschauung, wonach beide Theile gleiches Verschulden trifft und sie den Schaden, dessen Ziffer nicht weiter bestritten ist, zu gleichen Theilen zu tragen haben, vollkommen beitreten. (Erk. d. Oberst. Gerichtshofes zu Wien v. 30. Novbr. 1881; Juristische Blätter 1882 S. 9 flg.)

*) Eine kurze Notiz über nachstehendes Erkenntniss findet sich bereits in No. 4 S. 51. Da jedoch das Erkenntniss erheblicheres Interesse hat, so bringen wir die nachstehende eingehendere Mittheilung zum Abdruck. Die Red.

Miscellen.

H. S. Bekanntlich sind in London eine ganze Anzahl Actiengesellschaften zur Ausbeutung verschiedener Patente für elektrisches Licht gegründet worden. Die Brush Electric Light Company hielt jüngst ihre erste Jahresversammlung ab. Der Profit wurde mit 2 700 000 ℳ angegeben, wovon nahezu 2 000 000 für verkaufte Patentrechte und Concessionen, der Rest aus Fabrikationsprofiten resultiren; eine Dividende von 12½ pCt. wurde erkannt. Die Gesellschaft beschäftigt über 450 Arbeiter und hat Bestellungen für nahezu 1 000 000 ℳ in Händen. Sie verkaufte im letzten Jahre 220 Dynamomaschinen und 2 700 elektrische Lampen in England, und in Amerika 850 Maschinen und 12 500 Lampen. Der Vorsitzende erwartete, dass die Gesellschaft ihre Arbeiterzahl mehr als verdoppeln werde müssen.

Die Entwickelung der Englischen Tramways. Nach einer jüngst veröffentlichten Statistik betrug die Dividende von 53 Tramwaygesellschaften im Jahre 1881 in 18 Fällen über 5 pCt., in 26 Fällen zwischen 3 und 5 pCt., der Rest hatte Verluste von 3—5 pCt. aufzuweisen Es giebt in England 6 Tramwaygesellschaften, welche Locomotiven benutzen.

Betriebsübersicht der Königlich Sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen vom Jahre 1881.

Bahnlinien	Tariflänge in Kilometer 1881	Tariflänge in Kilometer 1880	Befördert wurden: Personen 1881	Personen 1880	Güter-Kilogramm 1881	Güter-Kilogramm 1880	Die Einnahmen betrugen (Mark): im Personen- und Gepäckverkehr: Fahrgelder und Frachten	Sonstige Einnahmen	im Güterverkehr: Frachten	für Postgut	für frachtpflichtiges Dienstgut	Nebenerträgnisse	zusammen	Differenz gegen das Vorjahr
Staatseisenbahnen	2038	2031	18 558 967 *) incl. 58009	18526792 62 046	9 900 243 688 3 802 748	9804409958 2 426 683	17389114	392	41050151	90174	360042	1500068	60389941	+ 1025292
Privateisenbahnen														
Zittau-Reichenb.	27		285 775	276 512	216 827 160	219 302 975	170 049	—	368 667	—	—	15 559	554 275	— 889
Chemn.-Würschn.	11		71 020	71 963	460 172 405	400 142 160	22 159	—	245 783	—	326	47 426	315 694	+ 24 004
Altenburg-Zeitz	26		188 759	164 866	400 684 310 *) incl. 13340	390 433 885 91 515	77 410	—	433 945	—	601	186 675	698 631	+ 36 846
Gaschw.-Meuselw.	28		175 328	174 565	233 735 620 *) incl. 290	217 419 730 50	70 153	—	284 546	—	369	5 361	360 429	+ 18 255

*) Militärtransporte auf Requisitionsschein.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Preussisch - Oberschlesischer Verband. Vom 1. März cr. ab kommt für den Transport von Salz, als Koch- und Speisesalz, Abfall-, Abraum-, Fegesalz, Viehsalzlecksteine, Glaubersalz und Bittersalz aller Art in jeder Verpackung, in Wagenladungen von je 10 000 kg von Inowrazlaw nach Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn, ein directer Satz von 0,98 *M.* pro 100 kg zur Erhebung. Bromberg, den 20. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (422 J)

Am 1. März a. c. tritt der I. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg** vom 15. October 1881 in Kraft. Der Nachtrag enthält u. A. Frachtsätze für Eisenbahn-Fahrzeuge für die Station Tilleur, sowie Taxen für Pferde und Pony's, Kleinvieh und Grossvieh und ferner Sätze für Pferde, Maulthiere, Fohlen oder Pony's in Eilfracht in Stallungswagen für die Station Liége (Longdoz) und mehrere Stationen der Westflandrischen Bahnen. Elberfeld, den 24. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (423)

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. April d. J. wird für den Böhmisch-Bayerisch-Hessischen Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung kommen, welcher zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen der seitherigen Frachtsätze enthalten wird. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau. Mainz, den 24. Februar 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (424)

Am 1. März d. J. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verkehre** vom 1. Juli 1880 der III. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement bezw. der allgemeinen Tarifvorschriften enthält. Derselbe ist durch die betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 23. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (425)

Am 1. März c. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Niederländisch-Sächsischen Verkehre** Nachtrag II. in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement bezw. der allgemeinen Tarifvorschriften enthält. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, den 23. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (426)

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. März 1882 an gültige Nachtrag 5 herausgegeben, welcher verschiedene mit Ermässigungen verbundene Tarif-Aenderungen, Ueberführungs-Gebühren auf den Stationen Frankfurt a/M. und Hohnstorf, sowie eine bereits publicirte Aufhebung von Ausnahme-Tarifsätzen für Steinkohlen und Coke enthält.
Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 19. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (427)

Zum Tarife für die directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Haarlem-Zandvoort Eisenbahn-Gesellschaft und diesseitigen Stationen vom 1. August 1881 ist der Nachtrag II in Kraft getreten, enthaltend „Sätze für die neu aufgenommene diesseitige Station Schiedam." Die Betriebs-Direction der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft. (428)

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. März cr. tritt der Nachtrag 11 zum Gütertarife vom 1. April 1878 in Kraft, enthaltend: Specielle Tarifvorschriften. Anderweite Tarifsätze zwischen Neubrandenburg einerseits, Uelzen und Soltau andererseits. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Cassel und Wandsbeck, sowie für die in den Verband aufgenommene Station Eidelstedt der Altona-Kieler Bahn.
Der Nachtrag ist in den Güter-Expeditionen der Verband-Stationen käuflich zu haben. Hannover, den 13. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (429)

Ostdeutsch - Ungarischer Verband - Verkehr. Am 1. März 1882 wird die Station Jägerndorf in den Ausnahmetarif für den Transport von Manganerzen (Braunstein) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit folgenden Tarifsätzen aufgenommen:

	kr.	*M.*
Berzowa (I. Siebenbürg. B.)-Jägerndorf	99,69 u.	0,30
Borosjenö (Arad - Körösthalbahn)-Jägerndorf	100,40 u.	0,30
Borossebes - Buttyin (Arad-Körösthalb.) - Jägerndorf	104,90 u.	0,30

pro 100 kg. Breslau, den 25. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (430)

Niederländisch - Bayerisch - Oesterreichischer Güter-Verkehr. Ab 15. April cr. sind im Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Güter-Verkehr gültig vom 1. Januar 1880 die Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs Theil I vom 1. August bezw. 1. October 1881 zur Anwendung zu bringen. Namens der betheiligten Verwaltungen. Köln, den 1. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (431)

Grossherz. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung der in der allgemeinen Güter-Classification unter der Position „Eisen und Stahl" der Specialtarife I und II genannten Artikel werden im Verkehre zwischen Heidelberg Hauptbahnhof einerseits und Basel, Konstanz, Neuhausen, Schaffhausen, Singen und Waldshut andererseits mit sofortiger Wirkung ermässigte Frachtsätze eingeführt. Dieselben sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren. Karlsruhe, den 25. Februar 1882. Generaldirection. (432)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit Beginn der diesjährigen Elbe-Schifffahrts-Saison treten für die Dauer derselben nachstehende Tarife wieder in Kraft:

1. Der Uebernahme-Tarif zwischen Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn, K. K. priv. Kaiser Franz-Josef Bahn, K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn einerseits und den Elbeumschlagsplätzen Laube resp. Tetschen-Landungsplatz andererseits giltig vom 1. Februar 1881.
2. Der Uebernahme-Tarif zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner, K.K. priv. Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordostbahn, K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft sowie der Königlich Ungarischen Staatsbahn und der Arad - Temesvarer Eisenbahn einerseits und den Umschlagsplätzen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz andererseits vom 20. Juni 1880 sowie die hiezu erschienenen Nachträge 1 bis IV.

Die in den betreffenden Tarifen resp. Nachträgen enthaltenen Bestimmungen, die Gebühren für das Aus- resp. Einladen von den Waggons in die Schiffe und umgekehrt in Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz betreffend, werden dahin abgeändert, dass nunmehr ad

a) für Güter der Normalclassen I u. II resp. C^1, C^2 und Ausnahme-Tarif No. 12 6 ₰

b) für alle übrigen Güter . . . 3,5 ₰

pro 100 kg zur Einhebung gelangen. Wien, am 22. Februar 1882. Die General-Direction. (433)

Für **Roheisensendungen** in Wagenladungen von je 10 000 kg von der Station Herdorf des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Teplitz-Waldthor der Dux-Bodenbacher und Kladno, der Buschtěhrader Eisenbahn sind Ausnahmefrachtsätze, betragend:

nach Teplitz-Waldthor 1,90 ℳ pro 100 kg,
„ Kladno 2,06 „ „ „

zur Einführung gekommen. Köln, den 23. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (434)

Altona-Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum L o c a l g ü t e r t a r i f d e r K r e i s O l d e n b u r g e r B a h n ist ein Nachtrag I erschienen, mit welchem vom 25. d. Mts. an ermässigte Tarifsätze für die Artikel des Specialtarifs III, nämlich: Heu, Schilf, Stroh etc. und für Düngemittel zur Einführung kommen.

Ein fernerer Nachtrag II bringt vom 1. März ab für den ganzen Localverkehr dieser Bahn ermässigte Sätze der Specialtarife A², I, II und III zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen, auch können Exemplare der Nachträge unentgeltlich von unserer Betriebscontrole hier bezogen werden. Altona, den 24. Februar 1882. Die Direction. (435)

Sächsisch-Thüringischer Eisenbahnverband. Am 25. d. Mts. kommen für den Transport von Holz des Specialtarifs II im Verkehr zwischen den Stationen Wernshausen der Werrabahn einer- und Dresden-Altstadt bezw. Hainsberg der Sächsischen Staatsbahn andererseits directe Ausnahmesätze zur Einführung.

Auskunft ertheilen die genannten Güterexpeditionen. Erfurt, den 24. Februar 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (436)

Schlesischer Steinkohlen-Verkehr. I. Die zur Zeit mit Gültigkeit b i s 31. M ä r z d. J. bestehenden ermässigten Ausnahmefrachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen- und Coakssendungen von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufer Eisenbahn nach **Berlin**, S c h l e s i s c h e r, G ö r l i t z e r, D r e s d e n e r, N o r d -, S t e t t i n e r B a h n h o f etc., den B e r l i n e r R i n g b a h n s t a t i o n e n etc., bleiben über den 31. März cr. hinaus bis auf Weiteres und **ohne Beschränkung auf eine bestimmte Gültigkeitsdauer** in Kraft.

II. Ferner werden vom 10. M ä r z cr. a b folgende Frachtsätze für O b e r s c h l e s i s c h e u n d N i e d e r s c h l e s i s c h e Steinkohlen- und Coakssendungen in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ermässigt:

a) nach Weissensee, Moabit, Westend, Wilmersdorf-Friedenau, Tempelhof, Berlin (Dresdener Bahnhof) um je 0,01 ℳ pro 100 kg,

b) nach Berlin, Lehrter, Potsdamer und Hamburger Bahnhof, um je 0,04 ℳ pro 100 kg.

III. E r h ö h t werden vom 1. M a i cr. a b die Oberschlesischen und Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksfrachtsätze nach Berlin, Ostbahnhof und Lichtenberg um je 0,01 ℳ pro 100 kg, so dass für diese Stationen von diesem Zeitpunkte an die Sätze für Berlin, Schlesischer Bahnhof, plus 0,01 ℳ pro 100 kg erhoben werden.

Berlin, den 23. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (437)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 1. März cr. an ermässigt sich der F r a c h t s a t z d e s A u s n a h m e t a r i f s N o. 6 (Steinkohlen etc.) für Stettin und Podejuch bei Sendungen von 50 000 kg (Local-Güter-Tarif Seite 95 Anmerkungen) auf 0,72 ℳ.

Diese Ermässigung gilt vorläufig bis 28. Februar 1883. Breslau, den 27. Februar 1882. Directorium. (438)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. März d. J. tritt — mit Gültigkeit bis Ende Februar 1883 — für den T r a n s p o r t O b e r s c h l e s i s c h e r S t e i n k o h l e n u n d K o k e s in Sendungen von mindestens 50 000 kg bezw. bei Verfrachtung eines Jahresquantums von 5 000 000 kg von diesseitigen Stationen nach den Stationen S t r a l s u n d, M i l t z o w, G r e i f s w a l d, W o l g a s t, B u d d e n h a g e n, Z ü s s o w, A n c l a m, S w i n e m ü n d e, D a r g e n, U s e d o m, D u c h e r o w, B o r k e n f r i e d e, F e r d i n a n d s h o f, J a t z n i c k, P r e n z l a u, N e c h l i n, P a s e w a l k, L ö c k n i t z, G r a m b o w, S t e t t i n, D a m m u n d C a r o l i n e n h o r s t des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin und nach S t e t t i n B. S. F. E. ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft, durch welchen die Nachträge II resp. III zu den Kohlen-Ausnahmetarifen von der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach der vormaligen Berlin-Stettiner Eisenbahn vom 1. December bezw. 1. Juli 1877, sowie die im Nachtrage III zum Tarif nach der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn sub 2 enthaltenen Sätze für Stettin ausser Geltung gesetzt werden. Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Versandstationen zu haben. Breslau, den 26. Februar 1882. VI 943. Direction. (439)

Die im Nachtrag III zum Tarifheft No. 4 des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandes** enthaltenen Sätze für die Station Basel der Elsässischen Bahn treten, insoweit Erhöhungen mit denselben verbunden sind, erst am 1. Juni cr. in Kraft, was zur Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 21. Februar cr. veröffentlicht wird. Dresden, am 25. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (440)

Am 1. März 1882 tritt im **Uebernahmetarife** für den Verkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Prag-Duxer Bahn etc. einerseits und Dresden-Elbkai andererseits vom 1. März 1881 ein ermässigter Satz für A u s n a h m e t a r i f 10 (**Rohzucker**) zwischen L e n e š i c und D r e s d e n - E l b k a i von 1,19 ℳ pro 100 kg in Kraft. Dresden, am 27. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (441)

Mit dem 1. März d. J. tritt zum G ü t e r t a r i f f ü r d e n E i s e n b a h n d i r e c t i o n s b e z i r k B r o m b e r g vom 1. Juli 1880 der Nachtrag VI in Kraft; derselbe enthält ausser bereits früher publicirten Tarifveränderungen Erweiterungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages VI sind vom 26. Februar cr. ab zum Preise von 0,10 ℳ bei den Billetexpeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin zu beziehen, auch ist jede andere Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 21. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (442 J)

Mit dem 1. März tritt zu dem S t a a t s b a h n t a r i f z w i s c h e n d e n D i r e c t i o n s b e z i r k e n B r o m b e r g u n d B e r l i n der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält: a) Anderweite, zum Theil erhöhte resp. neue Ausnahmesätze für Getreide, b) anderweite, ermässigte Ausnahmesätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, c) ermässigte Sätze für Cüstrin K. O., d) Aenderung von Stationsnamen, e) Druckfehlerberichtigung. Die erhöhten Getreidesätze treten erst mit dem 15. April cr. in Kraft. Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Billetexpeditionen Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin käuflich zu beziehen. Auch ist jede Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 24. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (443 J)

Mit dem 1. März 1882 tritt zum Tarifheft 1 des **Preussisch-Sächsischen Verbandtarifs** der Nachtrag IX in Kraft.

Derselbe enthält:

a) anderweite, zum Theil erhöhte Ausnahmesätze für Getreide, sowie ermässigte Ausnahmesätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II im Verkehr mit den Stationen Delitzsch, Elsterwerda, Halle, Leipzig, Dresden, Cottbus, Grossenhain, Peitz, Görlitz und Guben;

b) neue Frachtsätze für Gusow K. O.;

c) Aufhebung der Sätze zwischen Guben M. P. einer- und Bromberg und Thorn andererseits;

d) bereits früher publicirte Veränderungen.

Die erhöhten Getreidesätze gelten erst vom 15. April cr. ab. Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Billet-Expeditionen, Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Verbandstationen sämmtlicher übrigen Verbandsverwaltungen käuflich zu beziehen. Auch ist jede Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 24. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (444 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Im Verkehr der Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rhein-Eisenbahn bleibt die Instradirung für Frachtgüter auch nach dem 1. Februar 1882 über die Route via Emmerich-Osnabrück-Lehrte-Stendal-Berlin und umgekehrt bestehen. Bromberg, den 23. Februar 1882. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (445 J)

Vom 1. März cr. ab treten im H a n s e a t i s c h - P r e u s s i s c h e n V e r b a n d e für die Beförderung von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup, zum Export bestimmt, von der Station Buk der Märkisch-Posener Bahn einerseits nach den westlichen Hafenstationen andererseits ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 24. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (446 J)

Für den Verkehr der Station Leipzig (H. S. G. E.) mit diesseitigen Stationen Nachbartarif vom 10. September 1877 gelangen neue, theils erhöhte, theils erniedrigte Tarifsätze zur Einführung. Die erhöhten Tarifsätze kommen jedoch erst nach 6 Wochen zur Anwendung.

Das Nähere ist in unserem Tarifbureau und bei den betreffenden Stationen zu erfahren. Berlin, den 26. Februar 1882. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (447 R M)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Güterverkehr via Frederikshavn vom 10. October 1875 ist ein vom 1. März cr. ab gültiger Nachtrag XV erschienen, durch welchen directe Tarifsätze zwischen Altona und Ottensen einerseits und der Norwegischen Dampfschiffs-Station Laurvig andererseits zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 28. Februar 1882. Die Direction. (448)

Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass der Uebernahmetarif vom 10. März 1881 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Buschtěhrader, der Dux-Bodenbacher, der Pilsen-Priesener und der Prag-Duxer Eisenbahn einerseits und Hafen Rosawitz andererseits auch für die Elbschifffahrts-Saison 1882 in Kraft bleibt.

Für den Transport von Rohzucker von Leneschitz der Prag-Duxer Eisenbahn nach Hafen Rosawitz wird der Frachtsatz von 0,82 ℳ auf 0,80 ℳ, nach Dresden-Elbquai von 1,21 ℳ auf 1,19 ℳ pro 100 kg im Kartirungswege ermässigt. Die Direction der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen. (449)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag XI zum Stettin-Berlin-Thüringischen Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze zwischen Dessau und Gräfenhainchen einerseits und den Stationen Casekow, Freienwalde a/O., Löcknitz, Lüdersdorf, Oderberg, Brahlitz, Schwedt a/O. und Tantow andererseits; ferner theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Georgenthal, Gera, Ohrdruf, Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Werdau, Elsterberg, Plauen i/V. (unterer Bahnhof), Friedrichroda und Waltershausen, sowie Aufhebung von Frachtsätzen.

Soweit die neuen Frachtsätze gegen die bisherigen Erhöhungen enthalten, gelten dieselben

a) im Verkehr mit Georgenthal, Gera, Ohrdruf, Plagwitz-Lindenau und Zeitz vom 15. April d. J. ab;

b) im Verkehr mit Friedrichroda und Waltershausen vom 15. März d. J. ab.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,15 ℳ pro Stück von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Berlin, den 27. Februar 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (450)

Am 1. März 1882 treten im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Anklam, Demmin, Greifswald, Neubrandenburg, Pasewalk, Stargard i. P., Stralsund, Swinemünde und Wolgast einerseits und Gera (S. St. B.) sowie Zeitz (S. St. B.) andererseits in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen. Dresden, am 25. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (451)

Der Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, der Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, giltig vom 15. März 1880, sowie die Nachträge I und III hierzu bleiben unter den bisherigen Verfrachtungsbedingungen bis auf Weiteres in Kraft. Breslau, den 28. Februar 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Direction. (452)

---

2. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Kleineisenzeug. Die Lieferung von 66 700 Paar Winkellaschen div. Profile aus Flussstahl, 401 700 Stück Schraubenbolzen, 954 000 Stück Schienennägeln, 20 000 Stück Schienen-Unterlagsplatten, 115 000 Stück Klemmplättchen, 6 000 Stück Knaggenschrauben, 6 000 Stück Knaggennägeln und 150 000 Stück doppelten Federringen soll in öffentlicher Submission verdungen werden. — Die bezüglichen Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen sind vom Materialienbureau der unterzeichneten Direction, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, gegen Einsendung von 1 ℳ 20 ₰ für jedes Material zu beziehen. Offerten sind portofrei und verschlossen mit der Aufschrift „Offerte auf Kleineisenzeug" bis zum Submissionstermine

am 10. März cr., Vormittags 11 Uhr

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden. Die Offerten werden in Gegenwart der zum Termin erscheinenden Submittenten eröffnet. Nach dem Termin eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Magdeburg, den 18. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (63)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Betriebsmaterialien. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1882 bis 31. März 1883 erforderliche Bedarf an den unten aufgeführten Betriebsmaterialien soll in öffentlicher Submission beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Francoeinsendung von 70 ₰ für Gruppe I, enthaltend:

Baumwollenabfall, Jute, Putzleder, Putzpulver, Putztücher, Reiserbesen, Scheuerleinen, Schwämme, Piacababesen, grüne und Kernseife sowie Plomben,

von 50 ₰ für Gruppe II, enthaltend:
Bindfaden, Haarbesen, Handfeger, Rohrkörbe, Sackband, Scheuerbürsten und Schrubber,

von 50 ₰ für Gruppe III, enthaltend:
Carbolsäure, Dextrin, Gummi arabicum, Tafelkreide und Kupfervitriol,

von 30 ₰ für Gruppe IV, enthaltend:
Dochte,

von 30 ₰ für Gruppe V, enthaltend:
Bleistifte, Roth- und Blaustifte, Stahlfederhalter, Stahlfedern und Siegellack,

von 70 ₰ für Gruppe VI, enthaltend:
Raffinirtes und rohes Rüböl, Petroleum, Talg- und Stearinlichte

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Betriebsmaterialien Gruppe I bezw. II etc."
bis zum Termin am

Montag, den 6. März cr., Vormittags 10 Uhr,

an das obenbezeichnete Büreau einzusenden. Magdeburg, den 17. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (60)

Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt Stolp. Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn-Betriebs-Amtes angesammelten alten Materialien, als Schienen, Schmiedeeisen etc, im Gesammtgewicht von rot. 100 000 kg sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die hierauf bezüglichen Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien werden jedem Kauflustigen auf portofreie Requisition an das Betriebs-Amt gegen Einsendung von 50 ₰ Copialien zugeschickt werden.

Die Bedingungen sind ferner ausgelegt in den Stations-Büreaus zu Berlin, Schneide-

PRIVAT-ANZEIGEN.

mühl, Bromberg, Dirschau, Danzig l. T., Stolp, Neustettin, Wangerin und Konitz, sowie in dem Büreau des Deutschen Submissions-Anzeigers in Berlin, Ritterstr. 55. Der Submissionstermin ist hierzu auf Dienstag, den 14. März cr., Vormittags 11 Uhr in dem Betriebs-Amt hierselbst angesetzt. Die Offerten sind nach Massgabe der Submissionsbedingungen auszufertigen und einzureichen. Stolp, den 18. Februar 1882. Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt. (64J)

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Die vorhandenen alten Oberbau- und Werkstattsmaterialien sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden und sind die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von altem Material" bis zum 11. März cr., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden, wo dieselben im Büreau unserer Betriebsdirection in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Nordhausen, den 21. Februar 1882. Die Direction. (57)

Privat-Anzeigen.

Georg Kieffer, Ehrenfeld.
Fabrik von Westons-, Seil-, etc.
Flaschenzügen
Rollen für Barrièren u. Signale
Kran u. adj. Flaschenzug-Ketten.
Rollen für Drahtleitungen.

PULSOMETER
von
C. HENRY HALL.
BERLIN,
Neue Schönhauser Str. 16.

Wetterfeste und wasserdichte
Oelfarben
unempfindlich gegen Witterungseinflüsse, Säuren, Dämpfe etc. empfiehlt streichrecht in beliebiger Nuance à ℳ 42 pro 50 Kilo die Farbenfabrik von **J. Körfgen,** **Bad Nauheim.**
4 Kilo Proben frco. geg. Nachnahme v. ℳ 5.

Oefen für Waggons
(Normalöfen),
Locomotivschuppenöfen,
wie solche in vielen Exemplaren bereits geliefert, empfiehlt die Fabrik für Heizungs-, Ventilations- und Koch-Anlagen von
Emil Rudolph Damcke,
Charlottenburg,
Salzufer 21.

Auf der Gewerbe- und Kunst-Ausstellung zu Düsseldorf 1880 mit der goldenen Staats-Medaille prämiirt.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb

in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,

liefert:

A. Walzwerks-Produkte

aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen uud **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- u. Fein-Eisen, Rund-, Quadrat-, Flach-, Schneid- und Band-Eisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als L-T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Grnben- und Winkelschienen.
Bleche als: Kesselbleche in allen Qualitäten, Fein-, Brücken-u. Reservoir-Bleche, gesteinte u. gerippte Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnscbienen	60,000 t
Eisenbahnschwellen	10,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Blecbe	7,500 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t
Walzdraht	7,000 t

B. Stahlwerks-Produkte.

Façongnss aus Flusseisen und Flussstahl nach eigenen und fremden Modellen.

C. Hochofen-Produkte.

Puddel-, Giesserei-, Bessemer- und **Thomas-Roheisen.**
Spiegeleisen und **Ferro-Mangan.**

Produktionsfähigkeit pro Jahr:
Roheisen 170,000 t.

D. Maschinelle Produkte etc.

Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Förder-, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Dimensionen.
Druck- und Hebepumpen für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rund-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbsttätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poteriegnss.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon und jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Sonstige Ketten jeder Art.
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachkonstruktionen jeder Grösse.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkebr, **eiserne Kähne** etc.
Schwimmende Docks.

E. Bergbau-Produkte.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zeche Oberhausen.

PATENTE: Wasserhaltungsmaschinen mit Rotation und Hubpauseu, System Kley. **Flachschieber nnd Präzisions-Stenerungen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen** mit Expansionssteuerung, System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbsttätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
III. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
IV. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
V. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
VIII. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Rellinghausen.
IX. Zeche Neu-Essen IV in Rellinghausen.
X. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XI. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Lothringen etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 8000.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

(vorm. William Benndorf)

Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Schraubenschneid - Support - Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

Eisenbahnwörterbuch v. J. Rübenach. I. Theil: Französ.-Deutsch 7 M. II. Theil: Deutsch-Franz. 7 M. Verlag v. H. S. Hermann in Berlin.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.
Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 18. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. März 1882.

Inhalt: Reform des Personentarifs. — Dampfwagenbetrieb auf Hauptbahnen. — Das elektrische Licht. — Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenieure vom 10. Februar 1882. — Die Oesterreichischen Eisenbahnen und die Elbschifffahrt. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Newyork Central und Hudson River Bahn. — Deutsche Betriebsergebnisse pro Januar 1882. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Auszahlungen. 4. Submissionen. 5. Submissionsresultate. — Privat-Anzeigen.

Reform des Personentarifs.

Bezüglich des in No. 14 dieser Zeitung erschienenen Aufsatzes „Studien über eine Reform des Personentarifs“ glaube ich constatiren zu dürfen, dass der Vorschlag, eine Ermässigung der Fahrtaxen nach Massgabe der Länge der zu durchfahrenden Strecken eintreten zu lassen, also Staffeltarife im Personenverkehre einzuführen, bereits in No. 99 Jahrg. 1878 dieser Zeitung von mir angeregt wurde.

Ich begrüsse mit Freuden die neuerliche Anregung dieser Idee und die daran geknüpfte eingehende und fachgemässe Ausführung derselben.

Wien, am 22. Februar 1882. M. P.

Dampfwagenbetrieb auf Hauptbahnen.

Die Hessische Ludwigsbahngesellschaft hat neuerdings zwei Dampfwagen, Patent Thomas, in Dienst gestellt, so dass nunmehr zwei ihrer Linien — Rosengarten-Bensheim und Rosengarten-Mannheim — einen ausschliesslichen Dampfwagenbetrieb haben. Die Ergebnisse mit solchen Dampfwagen sind ununterbrochen sehr günstig und bestätigen in jeder Hinsicht die frühere Annahme, dass hiermit Hauptbahnen mit verhältnissmässig schwachem Verkehr ungemein billig, unter Beibehaltung der normalen Personenzugsgeschwindigkeit, betrieben werden können.

Es hat ein Dampfwagen im Jahre 1881 die hohe Zahl von 48 000 Nutzkm durchlaufen und mit Hinzurechnung der Rangirstunden etc. die Zahl von 50 000 km überschritten. Während dieser ganzen Leistung hat sich niemals ein Anstand oder irgend eine Störung ergeben. Wegen der Bestimmung im Betriebsreglement, wonach jede Classe für Damen und Herren sowie für Raucher und Nichtraucher getrennte Abtheilungen führen soll, welche eine zu grosse Parzellirung innerhalb des Dampfwagens, wenngleich dieser 80 Sitzplätze enthält, erfordern würde, ist bis jetzt auf der Hessischen Ludwigsbahn stets noch ein Beiwagen mitgeführt worden. Allein trotz dieser Mehrbelastung, welche durch Anhängen noch weiterer Wagen oft ganz erheblich war (vereinzelt bis 7 Wagen), beziffert sich der Kohlenverbrauch pro Nutzkilometer (also incl. Anheizen, Stationiren, Rangiren etc.) nur auf 2 bis 2,34 kg gewöhnliche Förderkohle. Es stehen indessen noch viele andere und bedeutendere Ersparnisse mit einem Dampfwagenbetriebe im Zusammenhange; z. B. an Capitalaufwand, Zinsen, Personal, Schmier- und Putzmaterial nebst Putzerlöhnen, an Reparaturen und Erneuerungen, an Unterhaltung der Bahngeleise durch die geringere Anzahl darübergehender Achsen etc., so dass im Ganzen genommen die Betriebskosten weniger erfordern, als den dritten Theil eines seitherigen, nur leichten Zuges. Die Sicherheit und Bequemlichkeit ist dagegen mindestens geradeso gewahrt.

Neuerdings hat das Reichseisenbahnamt die Maximalgeschwindigkeit für diese Dampfwagen von 40 auf 45 km pro Stunde erhöht und es wird hierdurch die weitere Einführung derselben wohl etwas erleichtert werden.

Das elektrische Licht.

II.

In No. 98 Jahrg. 1881 dieser Zeitung ist darauf hingewiesen, dass bereits mehrere Deutsche Eisenbahnverwaltungen sich bemühen, das elektrische Glühlicht zur Erleuchtung der Bureaus, der Wartesäle und Expeditionslocale einzuführen.

Die Einführung ist nunmehr bei der Kaiserlichen Generaldirection in Strassburg erfolgt und erfüllt die Erwartungen in jeder Hinsicht. Beamte, welche dort an Ort und Stelle die neue Beleuchtung besichtigt haben, sind entzückt von dieser brillanten Einrichtung. Beleuchtet sind die Bureaus der Kaiserlichen Generaldirection, das Telegraphenbureau, die Gepäckexpedition sowie die Bahnhofsrestauration. Im Ganzen sind 80 Flammen in Benutzung, von denen 40 eine Leuchtkraft von 8 Normalkerzen und 40 eine Leuchtkraft von 16 Normalkerzen besitzen. Zur Befestigung der Lampen sind grösstentheils die bestehenden Gasarme benutzt worden. Die Maschine ist eine Edison'sche dynamo-elektrische Maschine mit constantem Strom, welche bei vollem Betriebe 6,5 Pferdekräfte erfordert und 300 m entfernt vom Bahnhofe aufgestellt ist. Die Urtheile über diese neue Beleuchtungsart lauten durchweg sehr günstig. Die Färbung des Lichts ist sehr angenehm und die Intensität desselben sehr gleichmässig, die Wärme-Entwickelung verschwindend.

In Folge dessen beabsichtigt auch die Direction der Main-Neckar-Bahn auf Bahnhof Darmstadt sowohl die Localitäten des Empfangsgebäudes und der Direction als die Perronhalle, die Centralwerkstätte und den Bahnhof einschliesslich des Güter- und Rangirbahnhofes mit Glühlicht zu erleuchten und ist bereits mit der Aufstellung eines Kostenanschlages beschäftigt, um die betreffende Summe in den nächsten Etat aufnehmen zu können. Die Direction hofft durch die elektrische Beleuchtung zugleich eine Ersparniss zu erzielen. Auf der Station Darmstadt betragen augenblicklich die Kosten des jährlichen Gasverbrauchs 11 800 ℳ., auf der Station Frankfurt (Main-Neckar-Bahnhof) 23 000 ℳ., auf der Station Heidelberg 11 900 ℳ. Die Königliche Direction zu Frankfurt a/M. soll sogar noch in diesem Jahre die Einführung des elektrischen Glühlichtes für die Directionsräume incl. Bureaus herzustellen entschlossen sein, nachdem ein Kostenanschlag ergeben hat, dass hierdurch voraussichtlich im Vergleich mit den nicht unbedeutenden Kosten des Gasverbrauchs auf Bahnhof Sachsenhausen, welche rot. jährlich 15 000 ℳ. betragen, eine Ersparniss erzielt wird. Es ist wohl anzunehmen, dass andere Eisenbahndirectionen diesen Beispielen bald folgen werden, und die Anwendung des elektrischen Glühlichtes bei den Deutschen Eisenbahnverwaltungen schnelle Fortschritte machen wird.

Welche von den Incandescenz-Lampen zur Einführung gelangen, ob die Glühlampe von Edison, Maxim, Fox oder Swan (Müller in Hamburg hat sein Patent an Swan nach England verkauft, so dass die von England bezogenen Swan-Lampen Deutschen Ursprungs sind), ist im Allgemeinen wohl gleich, da sich alle hinreichend bewährt haben. Der Swan-Lampe dürfte indessen wohl deshalb der Vorzug zu geben sein, weil dieselbe bei derselben Elektricitätsstärke bereits gut leuchtet, bei welcher die

Edison'sche Lampe erst zu glühen beginnt. Ob die Swan-Lampe aber dieselbe Dauer der Brennzeit hat, darüber liegen bis jetzt keine Erfahrungen vor.

Für die Erzeugung der Elektricität zu den Glühlampen sind die Dynamo-Maschinen mit Wechselstrom weniger geeignet, welche überdies für den thierischen Organismus gefährlicher sind; es eignen sich hierzu besonders dynamo-elektrische Maschinen mit constanten Strömen, welche bei geringer Vorsicht und nicht zu grosser Intensität mit keinerlei Gefahr für Menschenleben verbunden sind.

In No. 98 Jahrg. 1881 dieser Zeitung ist ferner dargethan, in welcher Weise und von welchen Principien ausgehend eine elektrische Zugbeleuchtung hergestellt werden kann.

Am 3. Februar d. J. hat inzwischen die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. den ersten elektrischen Versuchszug unter Benutzung der in jenem Artikel gemachten Vorschläge ausgerüstet und denselben von Sachsenhausen nach Hanau und zurück abgehen lassen. Die nähere Beschreibung ist in vielen Blättern veröffentlicht worden; dem kurzen Referat in No. 13 Jahrg. 1882 (S. 202), welches den Versuch sachgemäss und richtig darstellte, füge ich noch folgende erläuternden Notizen bei:

Die zum Versuch verwendete dynamo-elektrische Maschine (von Möhring in Frankfurt a/M.) von 6 Pferdekraft wurde mittelst Treibriemens durch die eine Achse des Wagens durch Umsetzung (900 Umdrehungen pro Minute bei 50 km Geschwindigkeit des Zuges pro Stunde) in Bewegung gesetzt. Um diese Maschine herum an den Wänden des Packwagens standen 24 Faure'sche Secundärelemente oder Accumulatoren, welche während der Fahrt von der überschüssigen Elektricität gefüllt wurden und die Erleuchtung der 3 Waggons während des Stillstandes allerdings nicht hinreichend besorgten. Während der Fahrt war das Licht, welches direct von der Maschine genommen wurde, brillant. Obgleich der erste Versuch im Uebrigen als ein sehr gelungener bezeichnet werden muss, so kann derselbe insofern auf praktische sofortige Anwendung keinen Anspruch machen, als die Faure'schen Secundärbatterien durchaus ungenügend waren und die Elektricität schlecht aufspeicherten.*)

Im Jahrgange 1881 der Zeitschrift „Angewandte Elektricitätslehre von Uppenborn jun." in Hannover, welche in München erscheint, wird mitgetheilt, dass die die Erfindungen von Faure und Reynier verwerthende Gesellschaft „La Force et la Lumière" zu Paris Faure'sche Elemente mittelst Dynamo-Maschine und Locomobile bei Tage so stark geladen hat, dass diese geladenen Batterien des Abends in der elektrischen Pariser Ausstellung und zwar:

a) 56 Stück Faure-Elemente, im Saale No. 4 23 Swan-Lampen, in Küche daselbst 4 Swan-Lampen, im Badesaale daselbst 2 Swan-Lampen;
b) 29 Stück Elemente im Telephonzimmer No. 7 17 Swan-Lampen;
c) 29 Stück Elemente im Telephonzimmer No. 8 18 Swan-Lampen;
d) 56 Stück Elemente im Pavillon der Gesellschaft „la Force et la Lumière" 34 Swan-Lampen,

also zusammen 170 Stück Elemente 98 Swan-Lampen erleuchtet haben. Es mag dies wahr sein, jedenfalls haben aber diese Batterien die Lampen nicht den ganzen Abend erleuchtet; vielmehr ist diesen Accumulatoren durch dynamo-elektrische Maschinen neue Elektricität zugeführt worden. Es wäre sonst auch nicht zu begreifen, warum die Gesellschaft sich geweigert hat, diese Faure'schen Secundärbatterien während der Ausstellung Fachleuten zur Prüfung zu überlassen. Die Accumulatoren der Gesellschaft „la Force et la Lumière" wogen pro Stück 25 kg, während die der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. 50 kg Gewicht hatten. Dieselben waren 40 cm lang, 18 cm breit und 35 cm hoch.

Um einen bedeutenden Erfolg durch Accumulatoren von möglichst geringem Gewicht zu erzielen, ist es nothwendig, die Bleiplatten möglichst dünn zu machen und möglichst viele in einen Kasten (Element) neben einander zu stellen. Auch müssen diese aus chemisch reinem Blei bestehen und mit möglichst chemisch reinem Bleioxyd und Bleihyperoxyd (Mennige) stark bestrichen werden, nachdem die Mennige mit Wasser angesetzt ist. Je dünner die Platten, desto geringer das Gewicht, desto grösser die Möglichkeit die Platten zu vermehren und die Fähigkeit des Elementes grössere Massen Elektricität aufzunehmen. Nach einem Englischen Prospecte, welcher von H. Uppenborn veröffentlicht ist, sollen zum Betrieb genügen:

4 geladene Elemente für eine Nähmaschine auf die Zeit von 1 Woche,
4 geladene Elemente für 1 Velociped 6 Stunden lang,
8 Elemente für 1 Gefährt mit 2 Personen auf 6 Stunden,
16 Elemente für 1 Gefährt mit 4 Personen auf 6 Stunden,
40 Elemente für 1 Gefährt mit 24 Personen auf 3 Stunden,
50 Elemente für 1 Tramway-Wagen mit 40 Personen auf 3 Stunden.

*) Wie es scheint, ist dieser Uebelstand durch Verwendung von nicht chemisch reinem Blei veranlasst worden.

Die Batterien sollen in London 446 Strand W. C. verkauft werden. Diese Angaben sind nach den Versuchen der Frankfurter Direction wohl kaum richtig.

Die Verbesserung der durch Faure bereits einer grösseren Vervollkommnung zugeführten Planté'schen Secundärelemente ist daher die Hauptsache, um die elektrische Waggonbeleuchtung einführen zu können. Ueberhaupt ist die Verbesserung dieser Elemente, welche nach Ausspruch eines bedeutenden Elektrikers sicher in kurzer Zeit gefunden wird, eine Hauptaufgabe der elektrischen Wissenschaft, welche wohl von der Academie der Wissenschaften eines ersten Preises gewürdigt werden sollte, da die Vervollkommnung dieser Batterien einen grossen Umschwung in unserer ganzen Lebensweise hervorzubringen im Stande ist.

Aus dem Angeführten erhellt nun Folgendes:

I. Die Beleuchtung eines Eisenbahnzuges ist bei dem jetzigen Stande der elektrischen Wissenschaft durch Faure'sche Secundärbatterien allein noch nicht möglich; zur Waggonbeleuchtung ist unbedingt eine dynamo-elektrische Maschine nothwendig, welche mit dem Zuge mitgeführt wird.

Die Dynamo-Maschine wird am billigsten und besten durch die Achsenumdrehung betrieben, worauf bereits in No. 98 dieser Zeitung Jahrgang 1881 hingewiesen ist, und die Kraft des Zuges bei Tage zur Aufspeicherung der Elektricität resp. bei Nacht zur directen Erzeugung des elektrischen Lichtes benutzt.

Sind die Batterien bei Tage hinreichend durch Mitlaufen im Zuge geladen, so können leere Faure'sche Batterien eingestellt werden und die geladenen Batterien als Reserve auf den Stationen für etwa neu einzurangirende Waggons vertheilt werden.

Ob es vortheilhaft ist, die dynamo-elektrische Maschine, wie bei dem ersten Versuche der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. im Packwagen anzubringen, erscheint zweifelhaft, da die Bedienung dieser Maschine einen Mann erfordert, welcher die elektrische Zugbeleuchtung viel zu sehr vertheuert. Für vortheilhafter wird es erachtet, wenn dieselbe hinten auf dem Tender oder der Locomotive befestigt wird, zumal die Triebkraft von der hinteren Achse des Tenders resp. der Maschine leicht entnommen werden kann.

Die Beaufsichtigung der Dynamo-Maschine wird alsdann von dem Locomotivführer und Heizer, welche beide technisch vorgebildet sind, leicht mit versehen.

Bei Einführung der Dampfheizung wurde ebenfalls bei den ersten Versuchen die Mitführung eines besonderen Kessels im Packwagen für nothwendig gehalten; jetzt wird der Dampf allgemein direct von dem Kessel der Locomotive entnommen und die Heizung von dem Locomotivpersonal regulirt. So wird es auch voraussichtlich der elektrischen Zugbeleuchtung ergehen, wenn man die Dynamo-Maschine im Packwagen aufstellt. Will man dieselbe im Packwagen belassen, so muss für eine gute Communication des Packwagens mit dem Tender gesorgt werden, und dies dürfte unseres Erachtens nach nicht leicht herzustellen sein.

II. Zur elektrischen Zugbeleuchtung ist nothwendig, dass jeder Waggon mit Faure'schen Secundärbatterien versehen wird, damit ein Waggon von dem Zuge getrennt 1 bis 2 Stunden durch dieselben gut erleuchtet werden kann. Diese Beleuchtung wird durch Faure'sche Batterien zu erzielen sein, da 10—12 Elemente vollständig geladen für einen Waggon nothwendig und die nöthige Spannung für die 6 Lampen, welche in einen Stromkreis geschlossen werden, abzugeben im Stande sind.

Was die Kosten betrifft, so stellt sich der Preis der dynamo-elektrischen Maschinen von Möhring, welche für die grössten Züge genügen werden, auf rot. 1 700 ℳ. Voraussichtlich wird Herr Siemens in Berlin dieselbe noch billiger liefern können. Ein Faure'sches Element kostet, wenn dasselbe billig hergestellt wird, ca. 40 ℳ. Da in einem Waggon 5—6 Lampen vorhanden sind, so werden 10—12 Accumulatoren nothwendig, da 2 Elemente rot. eine Swan-Lampe zu speisen vermögen. Die Lampen sind äusserst wohlfeil, sie kosten 1—2 ℳ. Hiernach berechnet sich die Einrichtung eines Personenwagens zur elektrischen Beleuchtung auf 700 ℳ, während die Einrichtung eines Waggons zur Gasbeleuchtung auf mindestens 900 ℳ zu veranschlagen ist.

Rechnet man nun die Kosten der Einrichtung der vielen Gasanstalten, welche unter 40 000 bis 60 000 ℳ pro Stück nicht herzustellen sind, und die sonstigen vielen Vorrichtungen, Gasleitungen etc. auf den Bahnhöfen zum Füllen der Waggons, so ist klar, dass die Kosten der Beschaffung der Dynamo-Maschinen hinter den ersteren bei Weitem zurückstehen.

Dass die Lösung des Problems der elektrischen Waggonbeleuchtung nur eine Frage der Zeit ist, ist evident, und verdient die Frankfurter Direction für den ersten praktischen Versuch, welchen sie im Deutschen Reich durch das Betriebsamt Frankfurt und den Telegrapheninspector hat ausführen lassen, die grösste Anerkennung. Dieselbe wird in ca. 6 Wochen einen neuen Zug mit 6 Waggons und verbesserter Construction ausrüsten. Trotzdem ist zu wünschen, dass andere Verwaltungen ebenfalls mit Versuchen, welche ja durchaus nicht kostspielig sind, vor-

gehen mögen, da kaum von einer Verwaltung die ganze praktische Lösung dieser Frage erwartet werden kann.

Nach der Ansicht des Vorsitzenden der Main-Neckar-Bahn ist als Ideal der elektrischen Zugbeleuchtung die Herstellung und Gewinnung des elektrischen Lichtes allein durch Entnahme von elektrisch geladenen Faure'schen Secundärbatterien festzuhalten. Diese sind unter jeden Waggon in eiserne Kästen zu schieben und darin aufzustellen. Die Befestigung dieser Kästen hat in ähnlicher Weise wie die der Gasbehälter unter jedem Waggon zu erfolgen.

Schliesslich wäre noch zu wünschen, dass, wenn ein Versuch wirklich nicht sogleich den gewünschten Erfolg hat, nicht die Flinte in's Korn geworfen wird oder die Beamten, welche den Versuch mit Einsetzung ihrer ganzen Kraft, ihres Wissens und Könnens unternehmen, entmuthigt oder gar verurtheilt werden. Altes nachzumachen ist leicht; aber Neues Gutes auszudenken und praktisch verwendbar zu machen, ist auch bei den kleinsten Dingen schwer. Kl.

Versammlung des Vereins Deutscher Maschinen-ingenieure vom 10. Februar 1882.

Vorsitzender: Dir. Stahl; Schriftführer: Comm.-Rath Glaser.

Die Mittel und Vorkehrungen, um brauchbares Wasser für Dampfkessel zu beschaffen, wurden vom Herrn Eisenbahn-Maschineninspector Stösger der Berlin-Anhalter Eisenbahn beleuchtet. Das Wasser aus Flüssen, Canälen, Waldbächen, Teichen oder vorhandenen städtischen Wasserleitungen ist als am wenigsten Kesselstein bildende Substanzen enthaltend zum Speisen der Kessel am meisten zu empfehlen. Günstige Erfahrungen in dieser Richtung sind von der Sächsisch-Schlesischen Gebirgsbahn und der Petersburg-Warschauer Eisenbahn gemacht worden, die Wasser aus Flüssen und Teichen für ihre Wasserstationen verwendeten. Ist man aus irgend welchen Rücksichten nicht in der Lage, Flusswasser benutzen zu können, so ist in erster Linie zum Speisen von Dampfkesseln die Anlage von Flachbrunnen zu empfehlen, die man blos als Wasserfilter ansehen kann. Die meisten Brunnen der Oberlausitzer Bahn sind Flachbrunnen und liefern dieselben ein ganz gutes Kesselspeisewasser. Auch in solchen Fällen, wo das Flusswasser Kesselstein bildende Substanzen mit sich führt, wie z. B. das der Saale, wird man immer noch gut thun, derartiges Wasser, wenn es nicht allzu weit geleitet werden muss, zu reinigen und dann zum Speisen zu verwenden.

Man hat zwar bei Eisenbahnen der Anlage von Tiefbrunnen stets den Vorzug gegeben, indessen damit verschiedentlich traurige Erfahrungen gemacht. Zunächst gaben manche Brunnen, die mit grossen Kosten abgeteuft waren, überhaupt kein brauchbares Wasser, während andere zuerst gutes und nach einiger Zeit des Betriebes unbrauchbares Kesselspeisewasser lieferten. Der Vortragende führt als Beispiel die Stationen Berlin und Bitterfeld der Berlin-Anhalter Eisenbahn an.

Das Wasser auf Bahnhof Bitterfeld enthält pro Cubikmeter Wasser 724 g Kesselstein bildende Bestandtheile, worunter 425 g Gyps. Trotzdem die Kessel der dort stationirten Locomotiven jede Woche ausgewaschen wurden, fanden sich bei Kesselreparaturen in einer Locomotive 10—15 Centner Kesselstein, von welchem der Vortragende Proben vorlegt.

Von den zahlreichen Methoden und Mitteln zur Verhütung der Bildung von Kesselstein ist eins der ältesten und besten das Haën'sche Verfahren, bei welchem man durch Zusatz von Chlorbarium und Kalkbrei oder Aetzkalk die Kesselstein bildenden Substanzen fällt, bevor man das Wasser in den Kessel leitet. Versuche in dieser Richtung, welche befriedigende Resultate ergaben, liegen von den Stationen Erfurt und Weissenfels der Thüringer Eisenbahn vor.

Auf der Wasserstation Bitterfeld und Leipzig der Berlin-Anhalter Bahn wird dem Speisewasser eine dunkelbraune Flüssigkeit, Lapidolyt genannt, beigegeben, welche das Bilden von Kesselstein verhindern soll und die aus einer durch Alkalien neutralisirten Lösung von Gerbsäure in Wasser besteht. Die Versuche haben bis jetzt ein sehr befriedigendes Resultat ergeben. Das Lapidolyt wird von der Firma Gebr. Kolker in Breslau bezogen.

Herr Director Stahl spricht über die Reparaturen der Locomotiven vom wirthschaftlichen Standpunkte aus betrachtet; die Eisenbahn-Reparaturwerkstätten sind nach Ansicht des Vortragenden als der Ort anzusehen, an welchem sich am besten Schlüsse über die Kosten der Unterhaltung der Locomotiven ziehen lassen.

Um auch in wirthschaftlicher Hinsicht vortheilhaftere Resultate auf dem Gebiete der Reparaturen und nöthig werdenden Neuanschaffungen zu erreichen, sei es entschieden nothwendig, dass die Maschineningenieure neben ihren technischen Berufspflichten auch in Bezug auf die wirthschaftlichen Fragen ihres Ressorts eine entscheidende Stimme bei der Verwaltung haben und sei in dieser Hinsicht in den letzten Jahren eine vortheilhafte Neuerung eingetreten.

Diesen wirthschaftlichen Fragen näher zu treten, sei aber nicht allein von Interesse für die Eisenbahnverwaltungen, sondern auch für die betheiligten Industrien, und es sei durch ein gemeinschaftliches Streben beider Factoren in dieser Richtung eine massgebende Antwort auf die Frage zu erwarten, wie weit man mit Rücksicht auf die Wirthschaftlichkeit die Reparaturen an Locomotiven ausdehnen kann.

Um ein klares Bild über die für eine Locomotive aufgewandten Beschaffungs- und Reparaturkosten zu haben, schlägt der Vortragende die graphische Darstellungsweise vor und zwar für jede einzelne Locomotive ein graphisches Tableau, welches der Personalakte der betreffenden Locomotive anzuheften sei und in welchem die Ordinaten Werthe und die Abscissen Zeitabschnitte darstellen.

Aus der aufsteigenden Linie der Summe aller Reparaturkosten und der sinkenden Lebenslinie, die den Werth der Locomotive repräsentirt, glaubt der Vortragende genau bestimmen zu können, wann es eine wirthschaftliche Nothwendigkeit sei, die Locomotive ausser Betrieb zu stellen und durch eine neue zu ersetzen.

Auch für die Vorausbestimmung des Zeitpunktes zur Vornahme grösserer Reparaturen bei einer grösseren Anzahl von Maschinen wird ein graphisches Tableau mit Vortheil zu benutzen sein. Um eine klare Uebersicht über die Vorgänge in der Werkstatt zu haben, schlug der Vortragende vor, auch die wesentlichen Punkte im wirthschaftlichen Betriebe derselben graphisch darzustellen.

Im Anschluss an diesen Vortrag bemerkt Herr Professor G. Meyer, dass zwar das von Herrn Director Stahl behandelte Thema zu einem der wichtigsten des Eisenbahnwesens gehöre, da die Kosten des rollenden Materials 30 pCt. sämmtlicher Betriebsausgaben betragen, dass indessen beim Eisenbahn-Betriebsmaterial in erster Linie nicht die Billigkeit, sondern die Sicherheit des Betriebes zu berücksichtigen sei.

Interessant sind die Mittheilungen des Herrn Hennig, Ober-Maschinenmeister der Berlin-Anhalter Eisenbahn, über die Dienstjahre der ausrangirten Locomotiven dieser Bahn; hiernach wurden ausrangirt:

1 Locomotive	nach	9	Jahren	3 Locomotiven	nach	22	Jahren
1 „	„	10	„	1 „	„	24	„
2 „	„	11	„	2 „	„	25	„
4 „	„	12	„	3 „	„	26	„
4 „	„	15	„	3 „	„	27	„
2 „	„	16	„	1 „	„	28	„
1 „	„	19	„	1 „	„	29	„
6 „	„	20	„	2 „	„	30	„
1 „	„	21	„	1 „	„	34	„

Die geringe Dauer bezieht sich hauptsächlich auf Maschinen älterer Construction, welche den an sie gestellten Leistungen nicht mehr entsprachen.

Zum weiteren Verfolg dieser wichtigen Angelegenheit wurde eine Commission, bestehend aus den Herren: Director Stahl, Ober-Maschinenmeister Hennig, Eisenbahn-Maschineninspector Werchan, Eisenbahn-Maschinenmeister Reimann und Regierungs-Maschinenmeister von Borries gewählt.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen und die Elbschifffahrt.

In dem in voriger Nummer enthaltenen Aufsatze „Die Nordwestschifffahrts-Gesellschaft und ihre Concurrenz" haben wir ausführlich die Beschwerden mitgetheilt, welche von Seiten der älteren Elbschifffahrt gegenüber dem Vorgehen der Nordwestschifffahrt erhoben wurden und zu Eingaben sowohl an die Sächsische Regierung wie an die Deutsche Reichsregierung Anlass gaben. Der Eingabe der Dresdener Handelskammer war die folgende Tabelle beigefügt, welche wir nach dem „Schiff" zur Vervollständigung des Materials (s. S. 272) ebenfalls mittheilen.

Inzwischen sind die Beschwerden der älteren Elbschifffahrt bereits — und zwar unerwartet schnell — gehoben worden. Die Oesterreichischen Eisenbahnen, welche an dem Elbumschlag in Laube-Tetschen interessirt sind, haben nämlich beschlossen, die billigen Eisenbahnfrachttarife, welche seither der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschifffahrts-Gesellschaft allein zugestanden worden waren, und welche von dieser in ihrem combinirten Tarif mit Hamburg verwerthet worden sind, auch der übrigen Schifffahrt zuzugestehen. Ferner sind alle der Nordwestschifffahrt bahnseitig eingeräumten Refactien vom combinirten Tarif-Frachtsatz auch der „Kette", Deutsche Elbschifffahrts-Gesellschaft, und den mit ihr verbündeten Privatschiffern zugestanden worden, welche somit nun in jeder Hinsicht ihren Oesterreichischen Concurrenten gleichberechtigt sind.

Vergleichende Frachtsätze für Güter von und nach Hamburg.

Benennung der Güter	Gesammtfrachtsatz laut neuem combinirten Tarif	Vorjähriger Eisenbahnfrachtsatz ab Laube, welcher vom combinirten Tarif abzuziehen ist	Bleibt Flussfracht vom combinirten Tarif übrig für die Nordwestschiffahrt	Local-Eisenbahnfrachtsatz ab Laube-Tetschen (Schleppkahngebühr von Laube-Tetschen 15 ₰ pro 100 kg gerechnet)		Würde von dem Frachtsatz des combinirten Tarifs an Flussfracht bei Benutzung des Oesterr. Localtarifs für die Deutschen Schiffer übrig bleiben
	pro 100 kg					
	₰	₰	₰	Kreuzer à 1,72 ₰	₰	₰
a) via Laube (-Tetschen) und Wien und vice versa						
Roheisen .	223	142	81	86,3 kr.	148,5	74,5
Petroleum .	316	193	123	171 „	294	22
Kaffee . .	408	273	135	281 „	483	— 75
Getreide . .	285	215	70	150 „	258	27
b) via Laube (-Tetschen) und Prag und vice versa						
Roheisen .	141	65	76	39,5 + 15 ₰	83	58
Petroleum .	214	97	117	70,6 + 15 ₰	136,5	77,5
Kaffee . .	237	105	132	95 + 15 ₰	178,5	58,5
Getreide . .	153	86	67	63,2 + 15 ₰	124	29
Rohzucker .	168	93	75	70,6 + 15 ₰	136	32*)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 27. Februar 1882. (Das Sperrgesetz. Triests Hebung. Der Bosnische Krieg. Fünf-Kilo-Packete. Salzlager. Neue Wiener Route. Directoren-Conferenz. Bahn-Eröffnungen. Staatsbahn-System. Glockenleitung. Cartonbillets. Bremsen-Concurrenz. Einnahme-Publikation. Kosub's Broschüre. Börsennotiz.)

Das Sperrgesetz übt auf die Eisenbahnen schon seinen Einfluss. Durch dasselbe soll bekanntlich den riesigen Finanzzöllen, welche der noch der legislativen Behandlung unterliegende Zolltarif normirt, schon im Voraus eine Wirksamkeit verliehen werden. In den wenigen Tagen bis zum 1. März d. J. werden enorme Quantitäten Kaffee vom Auslande importirt. Im Reichsrathe kämpfte die Opposition vergeblich dagegen und das Eintreten des Vertreters der Stadt Triest dafür mit dem Motive, dass dieselbe auch durch eine Aenderung der Eisenbahntarife entschädigt werden würde, rief einen Sturm hervor, welchen Handelsminister Pino mit folgenden Worten zu beschwichtigen suchte: Die Regierung ist eifrigst bemüht, jene Wege und Mittel aufzusuchen, welche geeignet sind, dem ersten Hafen Oesterreichs und der Oesterreichischen Küste die Concurrenz vom Halse zu halten, welche in erhöhtem Masse durch die Eröffnung der Gotthardbahn droht. Diese Bemühungen liegen aber auch im Interesse des Reiches. Der Staat, der das Meer erreicht, pflegt das Meer und sucht seine Producte über das Meer, und was er von Aussen braucht, wieder über das Meer zu bringen. Das hat jedes Volk gethan, das sahen wir auch in Chili und Peru, selbst die alten Völker haben dies gethan.

Die Verhandlungen über die Hebung Triests, welche zwischen dem Oesterreichischen Handelsministerium und der Südbahn gepflogen werden, gehen nun dahin, der Triester Route gegen die Concurrenz Venedigs und der Gotthardbahn sowie andererseits der Nord- und Ostseehäfen neue Productions- und Absatzgebiete zu eröffnen, durch zollpolitische und Transporttarifmassregeln den Verkehr bis in das Herz Böhmens, ebenso den Süddeutschlands und eines Theiles der Schweiz dem Triester Hafen zuzuführen. So ist beispielsweise davon die Rede, einen Holz-Export in grösserem Massstabe von der Strecke der Giselabahn via Triest zu organisiren. Es soll ferner der Export namentlich der beiden wichtigen Massenartikel Zucker und Spiritus aus Böhmen durch entsprechende Frachtbegünstigungen über Triest geleitet und ebenso soll auf der anderen Seite der Import hervorragender Massenartikel, wie Petroleum, Baumwolle, Kaffee, durch Zollbegünstigungen und ermässigte Eisenbahn- und See-Transport-Tarife dem Triester Hafen zugeführt werden. Ueberhaupt scheint die Anschauung zur Geltung zu kommen, dass nur durch eine entsprechende Combination mit reducirten See-Transport-Tarifen eine Ermässigung der Eisenbahn-Tarife zu einem günstigen verkehrspolitischen Resultate führen könne. Es muss daher bei allen diesen Fragen mit dem Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd Fühlung genommen werden, sowie bei den eigentlichen Verhandlungen im Sinne obiger Andeutungen auch nahezu alle Oesterreichischen Bahnen beranzuziehen sein werden.

Auf der Eisenbahnlinie Brod-Zenica wurde häufig das Fahrgeleise mit Steinen belegt, um den Eisenbahnzug entgleisen zu machen und Unglück herbeizuführen. In Folge dessen wurde vom Chef der Landesregierung nachstehender Erlass publicirt: Wer aus Bosheit die in Bosnien befindlichen Eisenbahnanlagen oder die zum Betriebe derselben gehörigen Baulichkeiten, Fahrmittel und Einrichtungen beschädigt oder zerstört, um den Betrieb der Eisenbahn zu hindern, oder wer aus Bosheit was immer unternimmt, wodurch der gesicherte Betrieb der in Bosnien befindlichen Eisenbahnen gestört und wodurch eine Gefahr für das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder für die Eisenbahn-Betriebsmittel oder für das in Verfrachtung befindliche Gut herbeigeführt oder vergrössert werden sollte, wird von nun an standrechtlich mit dem Tode bestraft, und überweise ich einen solchen Verbrecher der Gerichtsbarkeit des dem Thatorte zunächstgelegenen Militärgerichts. Wer einen solchen Uebelthäter bei der That ergreift und der Behörde übergiebt oder wer einen solchen der Behörde auch nur anzeigt und Beweise gegen denselben an die Hand giebt, erhält eine Belohnung von 100 fl. Oe. W.

Der directe Bezug von Kaffee mittelst der Fünf-Kilo-Packete der Post nimmt überhand. Es wurde in einer Enquête der Prager und Lemberger Handelskammer constatirt, dass dieses Verfahren danach angethan sei, den wichtigen Artikel Kaffee dem inländischen Handel zu Gunsten der ausländischen Kaufleute zu entwinden, und dass es andererseits nicht im Wesen der Postanstalt liege, ein so bedeutendes Handelsgut in ein Posttransportgut umzuwandeln. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass durch diese Postpackete, die ins Ungemessene gehen, den Eisenbahnen die unentgeltliche Verfrachtung eines Handelsgutes aufgebürdet werde, das sich auf Hunderttausende von Metercentnern jährlich beläuft. Die zur Steuerung dieses Missverhältnisses beantragte Zollerhöhung für solche Packete wird wohl in Folge der allgemeinen Erhöhung des Kaffeezolles fallen gelassen, indessen sollten die Eisenbahnen sich doch unablässig gegen den auf ihre Kosten geübten Missbrauch der Erweiterung des unentgeltlichen Posttransportes verwahren.

Ueber die Aufdeckung von Salzlagern bei Eisenbahnbauten wurde anlässlich der Herstellung der Galizischen Transversalbahn die Direction für Staatseisenbahnbauten von Seite des Handelsministeriums beauftragt, von jeder beim Aufgraben der Erde oder überhaupt bei den Eisenbahnbauten sich ereignenden Salzausgrabung spätestens innerhalb acht Tagen der betreffenden Finanzbehörde, in deren Bezirk der Ort der Ausgrabung liegt, sowie der nächstgelegenen Finanzwachabtheilung die Anzeige zu erstatten. Bekanntlich bergen die Karpathen unermessliche Lager von Steinsalz und dürfte dieses Mineral gewiss an mehreren Punkten längs der Galizischen Transversalbahn vorkommen.

Die Galizische Transversalbahn soll mit der Waagthalbahn verbunden und so über die Oesterreichische Staatsbahn eine neue Eisenbahnroute nach Wien geschaffen werden. In dem Gesetze über den Bau der Galizischen Transversalbahn ist bekanntlich auch als eventuelle Ergänzungslinie dieser Bahn der Bau der 38 km langen Strecke von Saybusch an die Ungarische Landesgrenze in der Richtung gegen Csacza vorgesehen, welche jedoch selbstverständlich nur dann erfolgen kann, wenn auch Ungarischerseits der Bau von der Galizischen Grenze bis an die Station Csacza der Kaschau-Oderberger Bahn in Angriff genommen wird. Es hat sich nun die Oesterreichische Regierung in dieser Hinsicht bereits an das Ungarische Communicationsministerium gewendet, und dieses letztere soll unter gewissen Bedingungen auch nicht abgeneigt sein, den Bau der fraglichen, etwa 21 km langen Strecke zu veranlassen. In Ungarn wird nämlich bereits seit längerer Zeit der Ausbau der der Ungarischen Staatsverwaltung gehörigen Waagthalbahn von deren jetzigem Endpunkte Trentschin bis zu dem etwa 80 km entfernten Orte Sillein an der Kaschau-Oderberger Bahn beabsichtigt, und dieser Verlängerung, sowie der Waagthalbahn überhaupt könnte erst durch den Ausbau der Strecke Csacza-Saybusch jener Theil des von Galizien nach Wien transitirenden Verkehrs zugeführt werden, welchen die Galizische Transversalbahn etwa zu vermitteln berufen ist. Andererseits wünscht man auf Oesterreichischer Seite, da die Galizische Transversalbahn doch vorzugsweise eine strategische Linie ist, dieser durch den Anschluss an die Waagthalbahn und die Oesterreichische Staatsbahn via Pressburg die entsprechende Vervollständigung zu geben.

In der letzten Conferenz der Ungarischen Eisenbahndirectoren wurden mehrere Verordnungen des Communicationsministeriums behandelt. Eine derselben bezieht sich auf die den Reichstagsabgeordneten zu ertheilenden und zwischen Budapest und den Wahlorten der Betreffenden giltigen Abonnementskarten,

*) Von diesem Frachtsatze sind 35 ₰ pro 100 kg für Assecuranz in Abzug zu bringen; es bleibt dann also eine Fracht von minus 3 ₰.

welchem Wunsche auch schon seitens der meisten Bahnen entsprochen wurde. Die zweite Verordnung befasst sich mit der eventuellen Anschaffung des Feuerlöschapparates „Mata fuegos“ durch jene Bahn, welche zur Vornahme diesfälliger Versuche ein Comité constituirte. Ueber Aufforderung eben dieses Ministeriums wurde ferner beschlossen, zur Verbreitung und Hebung der vaterländischen Seidenzucht für Seidencocons und für die zu deren Verarbeitung erforderlichen Vorrichtungen die im vorigen Jahre gewährten Transportbegünstigungen auch weiterhin in Wirksamkeit zu belassen. Schliesslich wurden nach Erledigung mehrerer interner Angelegenheiten jene Begünstigungen festgestellt, deren die nach dem Insurrectionsschauplatze bestimmten Sendungen der Oesterreichischen und Ungarischen Gesellschaft vom rothen Kreuze, dann der mit denselben in Verbindung stehenden Frauenvereine, sowie die Delegirten dieser Gesellschaften auf den Ungarischen und den gemeinschaftlichen Eisenbahnen theilhaftig werden.

Die Oesterreichische Local-Eisenbahngesellschaft hat die Reststrecke der Localbahnlinie Caslau-Zawratetz bis zur Station Zawratetz-Tremosnitz am 14. Februar cr. für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet. Gleichzeitig wurde, da die gegenwärtige Endstation mit Zawratetz-Tremosnitz bezeichnet ist, der Name der früher Zawratetz benannten Station in Chwalowitz umgewandelt.

Von den Böhmischen Commercialbahnen wurde am 19. Februar cr. die Zweigbahn Krinec-Königstadtl der Localbahn Nimburg-Velelib-Jicin für den Gesammtverkehr eröffnet. Der Stationsname Ronow der Strecke Velelib-Jicin soll zufolge Aufforderung des K. K. Handelsministeriums in „Ronow-Woskorinek“ umgewandelt werden, da sich schon auf der Linie Caslau-Zawratetz der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft eine Station Namens Ronow befindet.

Ein Votum gegen das Staatsbahnsystem wurde in dem national öconomischen Ausschusse der Ungarischen Academie von Dr. Albert Földes als Studie vorgelesen, welche auf die Verhandlungen der von der Italienischen Regierung zur Prüfung der Eisenbahnsysteme einberufenen parlamentarischen Enquête basirt. Er gelangt zu dem Resultate, dass die Frage der Staatsbahnen zu lösen nicht so viel heisst, als blos die Eisenbahnen anzukaufen, sondern dass man durch ein gutes System die Bahnen wirklich zu einem Mittel der staatswirthschaftlichen Interessen machen muss. Auch bei den Privatbahnen soll sich der Staat das Recht zur Reducirung der Tarife vorbehalten. Der gewesene Finanzminister Graf Lónyay hält es für nothwendig, dass die wichtigeren Handelslinien in der Hand des Staates seien, die übrigen Nebenlinien dagegen in Privathänden. Ein Redner wünscht, dass wir der Herr im Hause sein sollen; er befürchtet, dass zur Zeit von Wirren die Eisenbahnbeamten mehr auf die ausländischen Actionäre als auf die Ungarische Oberhoheit hören werden. Graf Dessewffy (öfterer Candidat des Communicationsministeriums) ist in seiner Theorie für das Privatsystem, doch spricht die Praxis für das Staatssystem. Professor Kautz (Nationalöconom und Bahnverwaltungsrath) ist der Ueberzeugung, dass eine allgemeine Lösung der Eisenbahnfrage absolut unmöglich ist und sind die Verhältnisse so abweichend, dass es nicht zweckmässig ist, sie generell zu gestalten. Er freut sich, dass in dieser Italienischen Relation eine unter den heutigen Verhältnissen sehr glückliche Richtung angezeigt ist. Vor ungefähr 10 Jahren ist die eine Ingerenz des Staates vergrössernde Bewegung entstanden. Bei der Lage Ungarns ist dies überall wahrnehmbar, bei den aus dem staatlichen und internationalen Verkehre herrührenden Gründen wäre das Privatsystem anzuwenden. Im Uebrigen ist er mit Lónyay einverstanden.

Ueber die Einschaltung von Eisenbahnglockenleitungen hat Beamter Promovitz im Gebäude der Kaschau-Oderberger Bahn eine Vorlesung gehalten, deren Gegenstand seine Erfindung bildete, bei welcher durch Einschaltung der Glockenleitungen auf den Gegenstrom bei Benutzung der gegenwärtigen Elemente 30 pCt., bei Anwendung der Leclanche-Elemente aber 70 pCt. an Material erspart werden können. Bezüglich des executiven Dienstes hätte diese aber den grössten Vortheil, dass die Batterien 3 bis 4 Mal so lange halten als bei Einschaltung auf den ruhenden Strom, daher der Fall einer in Folge von Batteriewechsel eintretenden Störung ebenso oft geringer wird. Ferner können bei dieser Einschaltung auch dann Signale gegeben werden, wenn in einer der Nachbarstationen die Batterien nicht functioniren. Die zwischen dem Vortragenden und dem fachmännischen Auditorium entstandene Discussion war um so interessanter, als eine Eisenbahndirection vor 10 bis 12 Jahren mit gleichem Einschaltungssystem Versuche gemacht hat, diese jedoch aufgeben musste, weil man von der Strecke keine Signale geben konnte. Der Erfinder hat in eine zum Sprechen eingerichtete Leitung, welche einen Widerstand einer 8 km Leitung entwickelt, 4 Glockenapparate eingeschaltet und gegen diesen Uebelstand mit einem solchen Erfolge angekämpft, dass schliesslich die anwesenden Fachmänner es als erwünscht erklärten, auf möglichst langen Leitungen Versuche anzustellen.

Die Cartonbillets sowohl für den internen Verkehr als auch für den eigenen und fremden Anschlussverkehr werden in Folge einer Vereinbarung sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen jetzt mit den Fahrpreisen bedruckt. Der Fahrpreis wird auf jedem Billet summarisch, das ist inclusive Transportsteuer und ärarischer Stempelgebühr, gesondert für das halbe und ganze Billet, und dort, wo der Fahrpreis etwa einem Agiozuschlag unterliegt, mit der Bezeichnung „Silber“ ersichtlich gemacht. Bei den Tour- und Retourkarten ist der Fahrpreis auf jener Hälfte, welche für die Tourfahrt bestimmt ist, gedruckt.

Probefahrten mit der Westinghouse-Bremse und mit der Vacuum-Bremse, System Hardy, haben in Folge der Initiative des Generaldirectors v. Czedik, welcher auch in gewohnter liebenswürdiger Weise die Honneurs machte, vor einigen Tagen auf der Elisabeth-Westbahn stattgefunden. Zum Zwecke der Probeversuche wurden zwei Züge, von denen einer aus Wagen nach System Hardy, der andere aus Wagen mit Westinghouse-Bremse bestand, in der Strecke Wien-Ischl und zurück in Verkehr gesetzt. An diesen Versuchsfahrten haben ausser den Vertretern der K. K. Generalinspection und geladenen Fachingenieuren auch Delegirte fast sämmtlicher cisleithanischer Eisenbahnverwaltungen theilgenommen. Die Resultate der vielfach gemachten Versuche wurden in der letzten Nummer des „Centralblatts für Eisenbahnen“ und der „Oesterreich. Eisenbahnzeitung“ tabellarisch zusammengestellt.

Bezüglich der Publication ihrer Wocheneinnahmen hat die Südbahn seit Beginn dieses Jahres eine Neuerung eingeführt, mit welcher sie, theils einer Anregung von Seite der Regierungsorgane folgend, der Vergleichung ihrer Betriebsergebnisse sicherlich eine Erleichterung zugeführt hat. Bisher wurde der Wocheneinnahme, die immerhin nur durch eine annäherungsweise, der vollen Richtigkeit entbehrende Calculation zu Stande gebracht werden kann, die in der gleichen Woche des Vorjahres veröffentlichte Ziffer gegenübergestellt. Hierdurch entstand ausser jener Differenz, die naturgemäss zwischen der provisorischen Berechnung und der oft einige Monate später erfolgenden definitiven Feststellung der Einnahmen in der betreffenden Woche resultiren muss, noch eine weitere, welche aus der gleichen Natur auf die Einnahmen des Vorjahres erwachsen ist. Indem nun die Südbahngesellschaft die Ziffer des Vorjahres dem Ergebnisse der definitiven Rechnungslegung entlehnt, wird die obenerwähnte Divergenz auf jenes Mass reducirt, welches von der Publication von Wocheneinnahmen unzertrennlich ist und gewinnt der Vergleich ihrer Betriebsergebnisse sicherlich an Richtigkeit.

Der Eisenbahn-Bureaudienst, dann das Cassen- und Rechnungswesen wurden von Hermann Kosub in zwei Broschüren mit Rücksicht auf die Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen schon vor mehreren Jahren (1876 und 1877 in 2. Auflage) behandelt und es dürften bei denselben diesbezüglich sicher auch manche wesentliche Veränderungen eingetreten sein. Indessen können wir in Oesterreich-Ungarn doch Vieles noch heute daraus lernen; wäre es auch nur die Vergleichung mit unseren Einrichtungen. Im Ganzen scheint es, dass bei den Deutschen Bahnen noch mehr als bei uns reglementirt wird; dagegen scheint das Rechnungswesen dort einfacher; wie es mit den sonstigen Instructionen für die übrigen Dienstzweige bestellt ist, lässt sich daraus allerdings nicht beurtheilen. Zu dem kaum 100 Duodezseiten enthaltenden Vademecum, welches einmal Sections-Chef Nördling bei einem Vortrage im Eisenbahnclub als die Gesammtheit aller Instructionen einer grossen Amerikanischen Eisenbahn vorzeigte, werden wir es auf dem Continente allerdings nie bringen. Um so nothwendiger sind solche Anleitungen wie die Eingangs genannten und wir können auch hier das Urtheil der Vereinszeitung hierüber (1875 No. 59 und 1880 No. 99) mit der entsprechenden Modification unterschreiben, dass insbesondere Praktiker bei uns daraus ersehen könnten, wie Manches zu ändern und neu einzuführen oder trotz scheinbarer Inconvenienzen doch beizubehalten ist. Jedenfalls möge dadurch die Anregung zu ähnlichen Arbeiten für Oesterreich-Ungarn gegeben sein.

Die Bahneffecten haben auch in der verflossenen Börsenwoche nicht die verdiente Würdigung erhalten. Prioritäten haussirten zwar etwas in Folge des durch die Insurrection wenn auch nur schüchtern hervortretenden Agio; dagegen wichen vielleicht wegen der Russischen Kriegsbefürchtungen alle Bahnactien mit einziger Ausnahme von Elbethal (201,50 : 207,75), welcher die schon so früh beginnende Schifffahrt und günstige Vereinbarungen mit anderen Transportanstalten vorzügliche Einnahmen für die nächste Zeit sichern. Die März-Couponeinlösung wird mehrere Millionen Anlage suchendes Capital hoffentlich auf die billigen Bahncourse verweisen, deren Steigen daher zu erwarten ist.

Newyork Central und Hudson River Bahn.

Die Geschäftsberichte der grösseren Amerikanischen Bahnen über das letzte Verwaltungsjahr gewähren ein mehr als gewöhnliches Interesse, da sie mehr oder weniger ein Bild davon geben, welche Folgen auf Verkehr, Einnahmen und Nettoerträge der während eines Theiles des Jahres geführte sogenannte Eisenbahnkrieg hervorgerufen hat.

Die obenbezeichnete Bahn, eine der Vanderbilt'schen und eine der grössten in Nordamerika (Hauptlinie Newyork-Buffalo), schliesst ihr Geschäftsjahr mit dem 30. September ab, die Einwirkungen jenes theilweise noch bis jetzt währenden Kampfes haben sich daher in jenem Jahre nur auf durchschnittlich 1 bis 2 Monate erstreckt.

Aus dem, gemäss den neueren gesetzlichen Bestimmungen in ausgedehnterer Weise als früher abgefassten Bericht geben wir nun nach der „Railroad Gazette" den nachfolgenden Auszug. Die in Betrieb befindliche, seit mehreren Jahren unveränderte Länge betrug 993 Engl. Meilen (= ca. 1 600 km). Die Länge der Schienengeleise dagegen 2 622 Engl. Meilen (= ca. 4 220 km). An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres vorhanden: 646 Locomotiven, 343 Personenwagen I. Cl., 92 II. Cl. resp. Einwanderer-, ferner 153 Gepäck-, Post- und Expresswagen; 20 158 Güterwagen (darunter 14 043 bedeckte 8rädr. und 696 bedeckte 4rädr.). Dies ergiebt eine Vermehrung gegen das Vorjahr bei den Güterwagen von nicht weniger als 15¾ pCt.

Die Totalsumme der Anlagekosten beläuft sich auf 110 090 216 D. (davon 14,6 Mill. D. für Grunderwerb und Einfriedigung und 21,2 Mill. D. für Betriebsmittel); dies macht einen Zuwachs gegen das Vorjahr von ca. 5 Mill. D., wovon ca. 2 Millionen für Betriebsmittel, hauptsächlich für Güterwagen verausgabt sind. Sehr bedeutende Summen sind auch für Verbesserung der Bahnhofsanlagen auf den grossen Stationen aufgewendet, z. B. 1 416 575 D. für Newyork (855 865 D. im Vorjahre) und 587 408 D. für Buffalo (281 565 D. im Vorjahre).

Das Actiencapital betrug am Jahresschlusse	89 428 300 D.
die fundirte Schuld	43 473 033 „
„ schwebende Schuld	5 556 682 „
Sa.	138 458 015 D.

also ca. 28 Mill. D. mehr als die angegebene Summe der Anlagekosten.

Der Geschäftsverkehr des letzten Jahres stellt sich, verglichen mit dem des Vorjahres, dahin:

Zugmeilen:	1880/81	1879/80	Plus
Passagierverkehr	5 135 328	5 086 311	1 pCt.
Frachtverkehr	12 160 213	11 567 707	5,1 „
Rangir- und Arbeitsfahrten	6 978 857	5 568 759	25,4 „
Sa.	24 274 398	22 222 777	9,2 pCt.
Verkehr:			
Zahl der Reisenden	8 900 249	8 270 857	7,6 pCt.
Personenmeilen	373 768 980	330 802 223	13,0 „
a) Beförderte Gütertonnen	11 591 379	10 533 038	10,0 „
b) Dienstgütertonnen	580 878	496 605	17,0 „
Tonnenmeilen ad a)	2 646 814 098	2 525 139 145	4,8 „
„ „ b)	53 351 742	51 629 636	3,3 „
Hiervon waren:			
Passagiere des Durchgangsverkehrs	164 561	116 306	41,5 „
Passagiere des Localverkehrs	8 736 688	8 154 551	7,7 „
Güter des Durchgangsverkehrs:			
öst- und südlich . . . . t	2 056 588	1 690 880	21,7 „
west- und nördlich . . . „	436 497	347 251	25,7 „
Sa. t	2 493 085	2 038 131	22,3 pCt.
Güter des Localverkehrs . „	9 098 294	8 494 907	7,1 „

Von den beförderten Gütern sind folgende Kategorien die bedeutendsten:

		1880/81	1879/80
Waldesproducte	t	679 643	570 410
Thierische Producte	„	853 050	554 197
Vegetabilische Nährstoffe	„	3 183 319	3 261 402
Andere Agriculturproducte	„	564 471	491 526
Manufacturen	„	1 472 581	1 556 367
Andere kaufmännische Waaren	„	1 800 630	671 630
Kohlen	„	2 472 239	1 639 506
Andere Artikel	„	565 446	1 758 000

Die neu vorgeschriebene Berichtsform verlangt die Angabe der Durchschnittsfracht für 4 Frachtclassen und alle übrigen Classen. Da es aber 11 reguläre Frachtclassen in einer Richtung, und in der anderen 6 Durchgangsclassen und in beiden viele Unterabtheilungen giebt, so ist jene Vorschrift nicht ausführbar. Die Newyork Central Bahn ist jedoch der Bestimmung so nahe als möglich nachgekommen durch Angabe von Durchschnittsfrachten für eine Anzahl von Classen. Sie giebt die nachfolgenden Sätze pro Tonne und Meile:

		Cl. I.	Cl. II.	Cl. III.	Cl. IV.	Andere Classen	Alle Classen
Durchgang	Cts.	1,54	0,84	0,87	0,68	0,44	0,55
Local	„	2,23	1,45	1,34	0,90	0,66	0,82

Der allgemeine Durchschnitt der Fracht vom ganzen Güterverkehr war 0,78 Cts. pro Tonne und Meile.

Die Bruttoeinnahmen beliefen sich in Dollars:

	1880/81	1879/80	
Passagiere	6 958 038	6 611 159	+ 5,2 pCt.
Fracht	20 736 749	22 199 966	— 6,6 „
Werthsendungen	1 288 433	1 356 676	— 5,0 „
Post	610 892	511 448	+ 2,0 „
Telegraph	7 017	6 633	+ 5,8 „
Zinsen	263 696	355 043	— 25,7 „
Benutzung der Bahn	266 640	237 748	+ 12,1 „
Diverse	657 980	468 166	+ 40,5 „
Wagenbenutzung	1 009 836	989 739	+ 2,0 „
Altmaterial	549 115	439 334	+ 25,0 „
Sa.	32 348 397	33 175 913	— 2,5 pCt.

Von den Betriebsausgaben, welche pro 1880/81 im Ganzen 19 464 786 D. (+ 9 pCt. gegen das Vorjahr) betragen, wollen wir nur besonders anführen: Steuern für Realbesitz 945 210 D., Heizungsmaterialien 2 451 991 D., Güterwagenbenutzung 1 674 504 D., Entschädigungen für verlorenes etc. Gepäck- und Frachtgut 60 435 D., desgl. für Beschädigung von Personen 48 697 D.

Die Nettoeinnahme und deren Vertheilung war:

	D.	D.	
Nettoeinnahmen	12 883 610	15 326 019	(— 16,0 pCt.)
Zinsen	2 849 591	2 822 879	
Renten	1 926 514	1 922 279	
Staatssteuer auf Actien	74 370	—	
„ auf die Einnahmen	140 308	11 641	
Dividende	7 138 343	7 141 513	
Ueberschuss	754 483	3 427 706	(— 78 pCt.)

Der Gewinn über Zinsen, Renten und alle sonstigen Belastungen war 8,82 D. pro Actie in 1880/81 gegen 11,82 D. in 1879/80.

	Personen	Personen	
Durchschnittlich waren im Dienst der Bahn beschäftigt	14 703	13 164	(+ 11,7 pCt.)
	D.	D.	
An dieselben gezahlter Betrag	7 746 426	6 850 670	(+ 13,1 „)
Durchschnittlich pro Mann	526,84	520,41	(+ 1,2 „)

Die nachstehenden Notizen geben wir, da sie ein gewisses Interesse gewähren, für die letzten 6 Jahre:

	1881	1880	1879	1878	1877	1876
Procente der Ausgaben	60,17	53,80	56,77	55,81	56,23	87,50
Personenzugmeilen:	D.	D.	D.	D.	D.	D.
Einnahmen	1,35	1,30	1,23	1,23	1,43	1,42
Ausgaben	0,88	0,82	0,72	0,78	0,70	0,88
Nutzen	0,47	0,48	0,51	0,45	0,73	0,54
Güterzugmeilen:						
Einnahmen	1,70	1,92	1,52	1,71	1,68	1,89
Ausgaben	1,23	1,18	1,05	1,11	1,15	1,28
Nutzen	0,47	0,74	0,47	0,60	0,53	0,61
Durchschnittliche Zugbelastung:						
Passagierzahl	72,8	65,0	60,0	61,4	69,0	74,5
Güter . . . t	217,7	218,3	194,7	184,1	165,7	180,4
Pro Personenmeile:	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Einnahmen	1,86	1,99	2,05	2,01	2,07	1,91
Ausgaben	1,22	1,26	1,19	1,28	1,14	1,09
Nutzen	0,64	0,73	0,86	0,73	0,93	0,82
Pro Tonne und Meile:						
Einnahmen	0,78	0,88	0,80	0,91	1,01	1,05
Ausgaben	0,56	0,54	0,54	0,60	0,70	0,71
Nutzen	0,22	0,34	0,26	0,31	0,31	0,34

Das Gesammtresultat ist hiernach, trotz der Abnahme der Nettoerträge um 16 pCt. gegen das für diese Bahn günstigste Vorjahr, immer noch eins der besten in deren Geschichte gewesen und überhaupt nur in 3 Jahren übertroffen. Die Verminderung des Nettoertrages ist nur zum Theil den Concurrenzkämpfen, zum Theil dagegen der durch den ausnahmsweis herben Winter 1880/81 eingetretenen bedeutenden Erhöhung der Betriebskosten zuzuschreiben. Die Folgen jener Kämpfe treten besonders auffällig hervor bei dem Personenverkehr, dessen Bruttoeinnahmen, bei einem Anwachsen der Passagierzahl im Durchgangsverkehr um 41,5 pCt., im Localverkehr um 7,7 pCt., doch nur um 5,2 pCt. gestiegen sind.

Die Zukunft der Bahn erscheint bis jetzt nicht besonders günstig. Während des laufenden Fiscaljahres sind die Durchgangsfrachtsätze schon längere Zeit als im Vorjahre viel niedriger, als im letzteren und erst in der jüngsten Zeit beginnen dieselben langsam zu steigen, ohne dass indessen zu erwarten ist, dass sie bald auf den früheren hohen Stand gebracht werden können. Ferner kann der ostwärts-Durchgangsverkehr — der bedeutendste Geschäftszweig der Trunklinien — in diesem Jahre nicht wohl eben so stark werden, als vergangenes Jahr, weil es viel weniger zu fahren giebt und das Wintergeschäft nur ein geringes ist. Andererseits ermässigt der milde diesjährige Winter die Betriebsausgaben gegenüber dem vorjährigen, und der Localverkehr ist in allen Zweigen ein besonders lebhafter.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. März cr. kommen ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen von Zeche Hannover I bei Bochum-Riemke und Ueckendorf - Wattenscheid nach einzelnen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen zur Einführung. Elberfeld, den 27. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (453)

Für den Güter-Verkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn treten am 1. März cr. folgende Tarife in Kraft:

1. Theil II enthaltend Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und specielle Tarifvorschriften.

2. Besondere Hefte, enthaltend die bezüglichen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen folgender Deutscher Bahnen:

Heft 1. Reichsbahn.
„ 2. Königliche Eisenbahndirection Köln (linksrheinische).
„ 3. Pfalzbahn.
„ 4. Hessische Ludwigsbahn.
„ 5. Königliche Eisenbahn - Direction Frankfurt a/M.
„ 6. Badische Bahn.
„ 7. Königliche Eisenbahn - Direction Köln (rechtsrheinische).
„ 8. Aachen-Jülicher Bahn.

Ausnahmetarif (ohne Nummer) für Roheisen und Eisenerze nach Stationen der Königlichen Eisenbahndirection Elberfeld.

Die zur Zeit für den Verkehr mit der Prinz Heinrichbahn bestehenden Gütertarife, sowie die Sätze für Roheisen und Eisenerze der Ausnahmetarife im Rheinisch- resp. Köln-Minden- und Bergisch-Märkisch-Luxemburg-Lothringischen Güterverkehr vom 1. August 1879 und den dazu herausgegebenen Nachträgen treten am 1. März cr. ausser Kraft. Soweit die Sätze für Roheisen und Eisenerze der erwähnten Ausnahmetarife jedoch niedriger sind als die in die neuen Tarife aufgenommenen bleiben dieselben noch bis zum 10. April cr. in Kraft.

Ebenso bleiben die alten Sätze für Mannheim und Ludwigshafen, soweit sie niedriger sind als die neuen, noch bis zum 31. März cr. in Kraft. Köln, den 24. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (454)

Am 1. März 1882 tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Magdeburg-Sächsischen Verbande** in Kraft. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-, resp. Eilgut- und Gepäckexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 26. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (455)

Am 1. März 1882 tritt der Nachtrag III zum Tarife (Theil III) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Berlin-Sächsischen Verbande** in Kraft. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güter-, resp. Eilgut- und Gepäckexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 26. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (456)

Vom 1. März d. J. ab finden die im **Niederländisch - Bayerisch - Oesterreichischen Verbands-Gütertarif** vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze zwischen den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Königlich Bayerischen Staatsbahnen einerseits und Niederländischen Stationen andererseits, auch Anwendung für den Güterverkehr nach und von den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Königlich Sächsischen Staatsbahnen. Dresden, am 28. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (457)

Am 1. März 1882 tritt der Nachtrag IV zum Tarife (Theil III) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Norddeutsch-Sächsischen Verbande in Kraft. Der Nachtrag, von welchem Exemplare bei den betheiligten Güter- resp. Eilgut- und Gepäckexpeditionen zu erlangen sind, enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatz-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement resp. der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie Frachtsätze für die neuaufgenommene Station Meerane der Sächsischen Staatsbahnen. Dresden, am 27. Februar 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (458)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. In dem vom 1. Februar 1882 ab gültigen Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Elberfeld wird mit dem 15 April cr. die Entfernung Neheim-Hüsten-Höchst von 306 auf 316 km erhöht. Frankfurt a/M., den 28. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (459)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Im Bereiche der diesseitigen Bahnlinien wird dem Begleiter einer Sendung von Fischbrut oder von Zuchtfischen gestattet gegen Lösung eines Billets III. Classe in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen werden, Platz zu nehmen, um die Erneuerung des Wassers selbst auszuführen. Berlin, den 24. Februar 1882. Die Direction. (460)

Zu dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I vom 1. August 1881, enthaltend die für sämmtliche Eisenbahnen des Deutschen Reichs massgebenden Allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr, tritt mit dem 15. März bezw. 1. Mai cr. ein Nachtrag I in Kraft, welcher die nach den perfect gewordenen Beschlüssen der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 16. December 1881 anderweit redigirten Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter-Classification enthält.

Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,25 ℳ pro Stück werden vom 7. d. M. ab von den Eisenbahn-Verwaltungen auf Verlangen verabfolgt. Berlin, den 1. März 1882. Namens sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen des Deutschen Reichs: Die Königl. Eisenbahn-Direction Berlin als geschäftsführende Verwaltung. (461)

Am 1. März d. J. treten die Nachträge I zu den Heften I und II des **Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Tarifs** für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. October 1881 in Kraft.

Dieselben enthalten ausser Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, welche — sofern sie Tariferhöhungen involviren — erst am 12. April d. J. in Kraft treten, neue Frachtsätze für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von und nach Tilleur, Station der Belgischen Nordbahn, sowie für Pferde und Vieh von und nach Liège (Longdoz), Station der Belgischen Nordbahn, und einigen Stationen der Westflandrischen Eisenbahnen. Köln, den 28. Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (462)

Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn tritt mit dem 1. März d. J. ein directer Tarif in Kraft.

Druckexemplare desselben sind durch die Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn, die Güter-Cassen in Stettin, Central-Güterbahnhof, und Berlin, Stettiner Bahnhof, sowie durch das Auskunfts-Büreau in Berlin, Köthenerstrasse 44, zum Preise von 10 ₰ pro Stück zu beziehen. Berlin, im Februar 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (gleichzeitig Namens der Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft). (463)

Harz-Nordsee-Verband. Für den Verkehr zwischen den Stationen Holzminden, Kreiensen, Oschersleben, Ringelheim, Vienenburg der Braunschweigischen Bahn einerseits und verschiedenen Stationen der Strecke Halle-Münden des Directionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits treten in oben bezeichnetem Verbande am 15. April cr. neue theilweise erhöhte Tarifsätze in Kraft.

Ausserdem werden von dem gleichen Tage ab die Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehr zwischen Nordhausen einerseits und den Braunschweigischen Stationen Holzminden und Oschersleben andererseits aufgehoben.

Nähere Auskunft über die Erhöhungen ertheilen die Verbandsstationen. Magdeburg, den 1. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (464)

A. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 20. März 1882 tritt ein Nachtrag I zu dem ab 15. Septemher 1881 giltigen Theil I der allgem. Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. in Wirksamkeit, enthaltend: Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, sowie der Waaren-Classification. (465)

Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Zu den Deutsch-Belgischen Tarifheften II und III tritt am 5. März cr. der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen Berichtigungen und Ergänzunged, dem Ausnahmetarif 13 für Eisen und Stahl, der Aufnahme neuer Stationen in den Verbandstarif, ermässigten Frachtsätzen für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof und Lichtenfels, sowie der anderweitigen Benennung einiger Belgischer Stationen auch den Ausnahmetarif 14 für die Beförderung von Flachs, Hanf und Hanfstroh.

Sofern durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 20. April cr. in Kraft. Köln, den 4. März 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (466)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Transport von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, auch Stärkesyrup, zum Export bestimmt, in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief von Cöpenick nach Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, Hamburg, Harburg und Lübeck sowie von Fürstenwalde nach Harburg ermässigte Sätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen und das Auskunftsbureau der Staatsbahnverwaltung hier W. Köthenerstrasse 44. Berlin, den 27. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsf. Verwaltung. (467 J)

Am 1. März cr. werden die im **Nachtrag V zum nachbarlichen Gütertarif der**

Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und Berliner Nordbahn vom 20. Februar 1878 enthaltenen Frachtsätze der regulären Classen und des Ausnahmetarifs für Hölzer des Specialtarifs II zwischen Hamburg und Stationen der Berliner Nordbahn auch auf die Station Wandsbeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn übertragen. Die Ausnahmetarife 1 und 2 (Getreide und Braunkohlen etc.) treten für Wandsbeck nicht in Kraft, derartige Transporte werden vielmehr nach den Taxen der regulären Classen abgefertigt. Berlin, den 25. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsf. Verwaltung. (768 J)

Oberschlesische Eisenbahn. Die unter No. III des Local-Ausnahmetarifes der Oberschlesischen Eisenbahn für den Transport von Steinkohlen und Kokes in Wagenladungen vom 1. Januar 1875 (zweite Auflage) enthaltenen Frachtsätze für Fettkleinkohlen und Kokes von Zabrze C. A. nach Königshütte bleiben noch bis zum 1. Juli d. J. in Kraft. Statt des für die Kokestransporte vorgesehenen Jahresquantums von 15 Millionen Kilogramm wird für die weitere Giltigkeitsdauer ein Verfrachtungsquantum von 5 Millionen normirt. Breslau, den 2. März 1882. Königliche Direction. (469)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Am 20. April d. J. scheidet der Verkehr zwischen Dachrieden und Straussfurt aus oben genanntem Verbande aus, womit eine geringfügige Tariferhöhung verbunden ist. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen. Bei letzteren kann auch eingesehen bezw. zum Preise von à 5 ₰ bezogen werden Nachtrag XVIII zum Verbandsgütertarife, welcher mit Giltigkeit vom 1. resp. 15. März, resp. 20. April cr. ab Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, Erweiterung des Ausnahmetarifs für Kohlen, Einführung ermässigter Sätze des letzteren, Ausscheidung mehrerer Stationen und Tarifberichtigungen enthält. Endlich erscheint am 1. März cr. Nachtrag V zu dem auch für die Localtarife der Verbandsbahnen giltigen Tarife für den Transport von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltend. Erfurt, den 25. Februar 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (470)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge ist auf der Strecke Bánréve-Dobschau zwischen den Stationen Bettlér und Alsó-Sajó am heutigen Tage die Haltestelle Henczko eröffnet worden.

Berlin, den 1. März 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Bei der am 1. März 1882 in Gegenwart eines K. K. Notars stattgefundenen zehnten Verloosung der Prioritätsobligationen wurden fünfundvierzig Stück und zwar die Nummern 1322, 3589, 4253, 5415, 6601, 6850, 7533, 8488, 9525, 12790, 13677, 13725, 14107, 14254, 15855, 19500, 20678, 21580, 22528, 22643, 22925, 23182, 23246, 24190, 24644, 25571, 26145, 27366, 28255, 28463, 28640, 28762, 29574, 30191, 30327, 32809, 33085, 33880, 34118, 34172, 34179, 34198, 35194, 35812 und 36353 gezogen.

Die Einlösung der gezogenen Obligationen wird zugleich mit der Zahlung des am 1. September 1882 fälligen Zinsencoupons derselben von diesem Tage an gegen Erlag der Original-Schuldverschreibungen und zwar in Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe mit fl. 200 Oesterr. Währung in effectiver Silbermünze, — in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie, — in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie, — in München bei den Herren Merck, Fink & Co., — und in Stuttgart bei der Württembergischen Bankanstalt vormals Pflaum & Co. mit demjenigen Betrage in Deutscher Reichswährung erfolgen, welcher seinerzeit vor dem Fälligkeitstermine als beiläufig entsprechender Gegenwerth von 200 Oesterreichischen Silbergulden bekannt gegeben werden wird.

Mit dem Rückzahlungstermine der verloosten Schuldverschreibungen hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und sind daher bei deren Einlösung auch sämmtliche bis zu diesem Zeitpunkte noch nicht fällig gewordenen, zu denselben gehörigen Zinsencoupons mit zurückzustellen, widrigens die fehlenden Coupons vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht werden.

Die Verloosung der Actien unterbleibt auch im laufenden Jahre auf Grund des Gesetzes vom 28. März 1875 R.-G.-Bl. No. 58 u. z. noch insolange, als sich ein Betriebsabgang ergiebt.

Von den in früheren Jahren bereits verloosten Titres wurden bisher noch nicht eingelöst folgende Nummern:

Actie: 1706.

Prioritäts-Obligationen: 2231, 4520, 6516, 10091, 11369, 12541, 13808, 13810, 14087, 14482, 15694, 15949, 19029, 21393, 22814, 23805, 24639, 25485, 26579, 33889 und 33896. Wien, 1. März 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (68)

4. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Berlin. Die Lieferung von:

a) 785 Stück kiefernen Telegraphenstangen von je 7 m Länge und 15 cm Zopfstärke,
b) 390 Stück dergleichen Stangen von je 8,5 m Länge und 15 cm Zopfstärke,
c) 125 Stück dergleichen Stangen von je 10 m Länge und 15 cm Zopfstärke

soll im Wege der Submission vergeben werden, wozu ein Termin auf Dienstag, den 21. März 1882, Vormittags 10 Uhr, in dem Bureau des Unterzeichneten, Koppenstrasse 88/89 hierselbst, anberaumt ist, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Telegraphenstangen“ eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus, auch können daselbst Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden. Berlin, den 1. März 1882. Der Telegraphen-Inspector. Zwez. (69 J)

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). Die Lieferung unseres Bedarfs an Kupferplatten für Locomotiv-Feuerkasten etc. im Gesammtgewichte von ca. 55 000 kg soll nach Massgabe der bezüglichen allgemeinen und speciellen Bedingungen, welche gegen Einsendung von 0,30 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof No. 48 hierselbst, zu beziehen sind, im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten müssen versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Kupferplatten“ versehen, portofrei spätestens bis zum 11. März 1882, Vormittags 10 Uhr, in unserem Geschäftslocale hierselbst abgegeben werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die eingegangenen Offerten werden zu dem vorbezeichneten Termine in unserem maschinentechnischen Büreau in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Offerenten eröffnet. Köln, den 28. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (66)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Die Lieferung von 250 Stück Herz- resp. Kreuzungsstücken aus Hartguss oder Gussstahl soll in öffentlicher Submission verdungen werden.

Die bezüglichen Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind vom Materialienbüreau der unterzeichneten Direction, Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst, gegen Einsendung von 2 ℳ zu beziehen. Offerten sind portofrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Submission auf Herz- und Kreuzungsstücke“ bis zum Submissionstermin

am 13. März cr., Vormittags 11 Uhr,

an das vorbezeichnete Büreau einzusenden. Die Offerten werden in Gegenwart der zum Termin erscheinenden Submittenten eröffnet. Nach dem Termin eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Magdeburg, den 27. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (67)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Bei unserem Material- und Drucksachenbureau stehen

2 Billetdruckmaschinen aus der Gandenberger'schen Maschinenfabrik von Georg Göbel in Darmstadt,
1 Billetcontrolzählmaschine gleicher Herkunft und
1 Edmonson'sche Billetcontrolzählmaschine,

ferner eine Siegelpresse in vollkommen betriebsfähigem Zustande befindlich als überzählig zum Verkauf bereit.

Näheres beim obigen Bureau. Karlsruhe, 27. Februar 1882. Generaldirection. (65)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat Januar 1882.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.		10.		11.		12.	
Bezeichnung der Eisenbahnen.	Jahr	Betriebslänge Ende des Monats Januar	Im Monat Januar wurden befördert		Im Monat Januar betrug die Einnahme						In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar betrug die Einnahme			
			Personen	Güter	aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt	aus dem Güterverkehr überhaupt	aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt		aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km		aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt		aus sämmtlichen Einnahmequellen auf 1 km	
							gegenüber dem Definitivum des Vorjahres	gegenüber dem Provisorium des Vorjahres	gegenüber dem Definitivum des Vorjahres	gegenüber dem Provisorium des Vorjahres	gegenüber dem Definitivum des Vorjahres	gegenüber dem Provisorium des Vorjahres	gegenüber dem Definitivum des Vorjahres	gegenüber dem Provisorium des Vorjahres
		km	Anzahl	Tonnen	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
A. Hauptbahnen.*)														
I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.														
Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 220,92	710 000	489 000	568 000	1 920 000	2 644 500		2 166		Wie Spalte 9 u. 10.			
gegen	1881	+ 86,99	+ 44 173	+ 61 741	+ 66 630	+ 186 491	+ 186 687	(+ 251 600)	— 2	(+ 56)				
Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk														
a) der Königl. Eisenbahndirection Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 608,74	738 935	542 182	856 990	2 772 780	4 029 037		2 504		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
b) der Königl. Eisenbahndirect. Bromberg	1882	2 620,21	532 301	327 795	957 575	2 087 155	3 554 839		1 357		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
c) der Königl. Eisenbahndirect. Hannover	1882	1 887,97	714 285	938 271	1 000 000	3 800 000	5 051 587		2 675		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
d) der Königl. Eisenbahndirect Frankf. a/M.	1882	1 144,37	685 355	689 206	554 390	1 537 750	2 215 070		1 936		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
e) der Königl. Eisenbahndirection Magdeburg	1882	1 467,70	708 511	555 329	887 589	2 682 244	3 897 094		2 655		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
f) der Königl. Eisenbahndirection Köln (linksrheinisch)	1882	1 239,30	669 700	789 200	761 000	2 339 000	3 201 332		2 583		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
g) der Königl. Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch)	1882	1 728,03	700 707	1 621 341	664 217	4 464 945	5 839 982		3 380		—		—	
gegen	1881	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
Summa 2	1882	11 696,32	—	—	—	—	27 788 941		2 376		Wie Spalte 9 u. 10.			
gegen	1881	+ 118,87	—	—	—	—	+1 920 594	(+ 2180743)	+ 142	(+ 164)	„			
Sächsische Staatseisenb.	1882	1 990,80	1 306 351	853 137	1 192 333	3 775 102	5 231 888		2 628		„			
gegen	1881	+ 6,52	+ 134 058	— 13 399	+ 131 992	+ 12 572	+ 139 173	(+ 423 846)	+ 61	(+ 205)	„			
Württemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	702 241	206 318	551 306	1 048 892	1 820 566		1 187		„			
gegen	1881	+ 5,13	+ 29 269	+ 21 297	+ 15 186	+ 35 667	+ 63 106	(+ 74 848)	+ 37	(+ 45)	„			
Badische Staatseisenb.	1882	1 317,27	495 196	302 526	584 851	1 244 395	2 011 212		1 527		„			
gegen	1881	—	+ 8 200	+ 21 056	+ 35 820	+ 107 038	+ 166 497	(+ 541 044)	+ 127	(+ 411)	„			
Main-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	142 000	57 000	110 000	165 000	300 000		3 175		„			
gegen	1881	—	+ 1 691	+ 533	+ 3 679	+ 1 916	+ 3 990	(— 48 230)	+ 43	(— 510)	„			
Oberhessische Eisenb.	1882	175,73	34 137	12 657	26 088	31 306	69 669		396		„			
gegen	1881	—	+ 3 954	— 1 010	+ 3 288	— 5 028	— 1 047	(— 1 708)	- 6	(— 10)	„			
Oldenburgische Staatseisenbahnen	1882	290,25	97 045	35 451	79 870	119 044	208 974		720		„			
gegen	1881	—	+ 14 090	+ 2 164	+ 12 341	+ 5 614	+ 18 799	(+ 23 099)	+ 65	(+ 83)	„			
Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	25 560	8 918	20 077	19 352	40 284		769		„			
gegen	1881	—	+ 3 776	+ 207	+ 3 121	+ 1 125	+ 4 292	(+ 3 896)	+ 82	(+ 74)	„			
Summa A. I.	1882	18 371,33	—	—	—	—	40 116 034		2 184		„			
gegen	1881	+ 217,51	—	—	—	—	+ 2502091	(+3450040)	+ 112	(+ 164)	„			
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.														
Bergisch-Märkische E.														
a) Hauptbahn und Hessische Nordb.	1882	1 292,32	1 106 221	1 530 000	789 718	3 672 911	4 817 829		3 728		„			
gegen	1881	+ 22,75	+ 78 940	+ 246 593	+ 75 943	+ 340 182	+ 415 225	(+ 384 794)	+ 260	(+ 236)	„			
b) Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1882	143,24	59 134	293 900	45 080	524 482	601 362		4 198		„			
gegen	1881	—	+ 5 893	+ 65 428	+ 7 199	+ 94 964	+ 102 463	(+ 105 404)	+ 715	(+ 736)	„			
Berlin-Dresdener Eisenb.	1882	182,08	37 669	34 322	44 567	136 459	194 045		1 066		„			
gegen	1881	—	+ 5 104	— 1 922	— 11	— 4 510	— 7 148	(— 2 341)	— 39	(— 13)	„			
Halle-Sorau-Gubener E.	1882	298,13	86 778	73 719	77 644	295 371	404 460		1 357		„			
gegen	1881	—	+ 4 956	+ 1 683	+ 735	+ 23 831	+ 24 313	(— 55 084)	+ 82	(— 184)	„			
Münster-Enscheder B.	1882	56,46	20 629	4 883	12 637	10 126	25 954		455		„			
gegen	1881	—	+ 8 829	+ 1 102	+ 5 091	+ 2 027	+ 4 237	(— 18 246)	+ 75	(— 323)	„			
Oberschlesische Eisenb.														
a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	824,46	320 726	783 487	328 740	2 504 461	3 256 397		3 950		„			
gegen	1881	—	+ 34 635	+ 72 650	+ 47 737	+ 9 159	+ 80 603	(+ 341 709)	+ 98	(+ 415)	„			
b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,08	59 995	137 478	90 921	462 930	628 616		2 978		„			
gegen	1881	—	+ 6 944	+ 16 549	+ 9 139	+ 19 604	+ 35 046	(+ 74 504)	+ 166	(+ 353)	„			

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische	1882	375,78	133 957	178 930	117 261	445 587	666 171	1 773	Wie Spalte 9 u. 10.	
	Zweigbahn gegen	1881	—	+ 10 887	+ 15 004	+ 12 145	+ 61 067	+ 93 823 (+139 012)	+ 250 (+ 370)	„	
	d) Stargard-Posener E.	1882	172,31	30 985	46 298	45 454	158 307	249 968	1 451	„	
	gegen	1881	—	+ 3 954	+ 13 784	+ 8 456	+ 14 464	+ 25 984 (+ 17 824)	+ 151 (+ 104)	„	
15	Rhein-Nahe Eisenbahn	1882	125,83	82 900	52 200	55 700	150 000	227 082	1 805	„	
	gegen	1881	+ 5,23	+ 5 761	+ 7 585	+ 3 882	+ 21 230	+ 25 112 (+ 21 690)	+ 130 (+ 102)	„	
16	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	19 542	20 616	10 677	33 840	47 820	1 811	„	
	gegen	1881	—	+ 1 894	+ 1 454	+ 1 085	+ 1 462	+ 712 (+ 5 933)	+ 27 (+ 224)	„	
	Summa A. II.	1882	3 708,09	—	—	—	—	11 119 704	2 999	„	
	gegen	1881	+ 27,98	—	—	—	—	+800 370 (+1015199)	+ 195 (+ 253)	„	
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
17	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	180 629	63 578	175 216	302 031	510 760	1 771	„	
	gegen	1881	—	+ 42 158	+ 10 886	+ 20 855	+ 50 626	+ 71 526 (+ 98 924)	+ 248 (+ 343)	„	
18	Berlin-Anhaltische E.	1882	428,73	187 868	175 110	312 000	671 010	1 063 010	2 479	„	
	gegen	1881	—	+ 20 098	— 4 166	+ 31 162	+ 7 950	+ 29 112 (+ 23 470)	+ 67 (+ 54)	„	
19	Berlin-Görlitzer Eisenb.	1882	329,22	87 553	97 706	91 622	309 708	430 752	1 298	„	
	gegen	1881	—	+ 8 442	— 4 895	+ 10 018	— 66 767	— 51 377 (— 19 490)	— 156 (— 59)	„	
20	Berlin-Hamburger E.	1882	440,11	136 364	94 431	278 309	941 765	1 383 214	3 143	„	
	gegen	1881	—	+ 13 360	— 1 883	+ 33 021	— 115 906	— 26 025 (+100 523)	— 59 (+ 229)	„	
21	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,25	162 842	219 610	194 518	753 948	1 053 400	1 752	„	
	gegen	1881	—	+ 9 577	+ 17 922	+ 9 007	+ 39 566	+ 49 592 (+ 45 902)	+ 82 (+ 76)	„	
22	Cottb.-Grossenhainer E	1882	154,74	31 423	36 753	22 774	118 620	153 394	991	„	
	gegen	1881	—	+ 3 803	— 1 634	+ 3 594	+ 11 150	+ 14 392 (+ 14 532)	+ 93 (+ 94)	„	
23	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1882	99,26	25 145	60 919	14 130	79 386	101 821	1 024	„	
	gegen	1881	—	+ 1 766	+ 18 952	+ 1 646	+ 12 136	+ 9 524 (+ 21 024)	+ 97 (+ 183)	„	
24	Holsteinische Marschb.	1882	96,50	33 111	19 224	28 292	36 819	70 139	727	„	
	gegen	1881	—	+ 3 741	+ 8 715	+ 3 276	+ 12 087	+ 15 363 (+ 19 783)	+ 159 (+ 205)	„	
25	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	110,69	50 723	42 811	61 225	162 331	242 796	2 193	„	
	gegen	1881	—	+ 1 743	+ 10 458	+ 5 926	+ 35 352	+ 40 356 (+ 51 847)	+ 364 (+ 468)	„	
26	Märkisch-Posener E.	1882	282,03	48 138	55 973	81 734	172 198	264 948	939	„	
	gegen	1881	+ 10,00	+ 7 875	+ 6 040	+ 9 505	+ 19 633	+ 34 640 (+ 35 167)	+ 92 (+ 94)	„	
27	Marienburg-Mlawkaer E	1882	143,03	14 375	38 157	17 380	181 884	216 995	1 517	„	
	gegen	1881	—	+ 393	+ 21 402	— 220	+ 109 294	+112 574 (+110 694)	+ 787 (+ 774)	„	
28	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	28 946	28 410	23 998	70 873	105 791	807	„	
	gegen	1881	—	+ 356	+ 335	+ 197	+ 2 720	— 69 (— 5 637)	— 1 (— 43)	„	
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	16 400	11 175	15 950	32 150	50 100	331	„	
	gegen	1881	—	+ 731	— 959	+ 2 276	— 1 051	+ 1 225 (+ 1 880)	+ 8 (+ 12)	„	
30	Oels-Gnesener Eisenbahn	1882	159,71	22 230	15 810	23 874	55 595	94 023	589	„	
	gegen	1881	—	+ 2 190	— 332	+ 2 920	— 4 175	— 1 255 (— 170)	— 8 (— 1)	„	
31	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	39 318	67 038	58 076	333 316	403 392	1 661	„	
	gegen	1881	—	+ 1 591	+ 33 470	+ 8 072	+ 167 200	+174 921 (+170 626)	+ 720 (+ 703)	„	
32	Posen-Kreuzburger E.	1882	203,70	22 850	30 630	31 303	114 453	159 180	781	„	
	gegen	1881	—	+ 2 876	+ 4 280	+ 2 743	+ 14 242	+ 19 309 (+ 19 987)	+ 94 (+ 98)	„	
33	Rechte-Oder-Ufer Eisenb	1882	317,99	73 687	156 853	88 320	672 050	815 370	2 564	„	
	gegen	1881	—	+ 5 522	— 16 919	+ 7 936	— 30 238	— 22 302 (— 22 160)	— 70 (— 70)	„	
34	Schleswigsche Eisenb.	1882	233,43	44 278	14 604	62 104	123 136	199 028	853	„	
	gegen	1881	—	+ 2 375	+ 303	+ 402	+ 4 972	+ 4 358 (+ 14 126)	+ 19 (+ 61)	„	
35	Thüringische Eisenbahn: a) Stammbahn	1882	359,77	250 980	174 153	289 343	733 651	1 124 914	3 127	„	
	gegen	1881	—	+ 28 064	+ 24 253	+ 20 226	+ 87 865	+104 530 (+184 276)	+ 291 (+ 512)	„	
	b) Gotha-Leinefelde	1882	67,13	27 775	17 077	18 545	43 036	71 896	1 071	„	
	gegen	1881	—	+ 1 804	+ 4 174	+ 1 123	+ 5 575	+ 6 495 (+ 18 305)	+ 97 (+ 273)	„	
	c) Gera-Eichicht	1882	77,01	25 672	25 630	18 502	49 469	79 068	1 027	„	
	gegen	1881	—	+ 2 127	+ 2 055	+ 1 914	+ 2 478	+ 4 123 (+ 16 651)	+ 54 (+ 216)	„	
36	Tilsit-Insterburger E.	1882	53,82	9 528	5 132	13 327	19 257	38 772	720	„	
	gegen	1881	—	+ 687	— 1 512	+ 455	— 1 512	+ 246 (+ 917)	+ 4 (+ 17)	„	
37	Unterelbesche Eisenb.	1882	105,40	30 102	3 756	26 554	13 800	41 827	397	„	
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	„	
38	Braunschweigische E.	1882	344,34	—	—	158 137	513 040	716 589	2 081	„	
	gegen	1881	—	—	—	+ 12 886	— 2 921	+ 9 157 (-+ 30 397)	+ 27 (+ 88)	„	
39	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	15 092	2 930	11 349	8 403	20 575	623	„	
	gegen	1881	—	+ 2 034	+ 189	+ 1 490	— 51	+ 635 (+ 2 948)	+ 19 (+ 89)	„	
40	Gotha-Ohrdrufer Eisenb.	1882	17,35	6 732	1 305	4 177	2 440	6 929	399	„	
	gegen	1881	—	+ 202	+ 455	+ 287	+ 709	+ 977 (+ 1 401)	+ 56 (+ 80)	„	
41	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	476,62	361 018	213 740	279 693	523 995	833 673	1 758	„	
	gegen	1881	+ 5,04	+ 69 968	+ 43 310	+ 25 999	— 39 564	+ 68 069 (+100 349)	+ 135 (+ 203)	„	
	b) garantirte Linien	1882	179,15	91 888	55 771	45 289	57 968	106 171	593	„	
	gegen	1881	—	— 2 842	+ 10 051	+ 3 083	+ 7 227	+ 10 376 (+ 2 144)	+ 58 (+ 12)	„	
42	Mecklenburg. Friedrich-Franz E.	1882	349,17	79 391	29 359	137 182	191 415	350 618	1 004	„	
	gegen	1881	—	+ 8 223	— 1 085	+ 10 222	+ 1 989	+ 6 732 (+ 22 414)	+ 19 (+ 64)	„	
43	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	27 769	12 674	18 435	29 187	57 056	763	„	
	gegen	1881	—	+ 1 999	+ 2 248	+ 2 224	+ 5 577	+ 7 204 (+ 17 112)	+ 97 (+ 229)	„	
44	Sächsisch-Thüring. Ost-Westbahn	1882	33,80	5 375	10 922	2 714	11 742	19 562	579	„	
	gegen	1881	—	— 376	— 1 276	— 133	— 861	+ 295 (+ 288)	+ 9 (+ 9)	„	
45	Weimar-Geraer E.	1882	68,11	19 758	10 895	21 178	20 795	42 800	628	„	
	gegen	1881	—	+ 2 411	+ 2 731	+ 3 153	+ 4 500	+ 6 633 (+ 9 099)	+ 97 (+ 133)	„	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12.
46	Wernshausen-Schmalkal-	1882	7,00	1 812	1 983	657	2 684	3 731	533	Wie Spalte 9 u. 10.	
	dener E. gegen	1881	—	— 8	+ 396	+ 2	+ 743	+ 755 (+ 826)	+ 108 (+ 118)	"	
47	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	37 028	36 353	51 657	148 481	222 838	1 296	"	
	gegen	1881	—	+ 2 913	+ 5 528	+ 3 219	+ 26 038	+ 29 457 (+ 38 231)	+ 172 (+ 223)	"	
	Summa A. III.	1882	6 832,25	—	—	—	—	11 055 132	1 619	"	
	gegen	1881	+ 120,44	—	—	—	—	+ 773 375 (+1 168 213)	+ 87 (+ 146)	"	
	Summa A.	1882	28 911,67	—	—	—	—	62 290 870	2 155	"	
	gegen	1881	+ 365,93	—	—	—	—	+4075836 (+5633452)	+ 116 (+ 170)	"	
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
	I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
48	Altenburg-Zeitzer E.	1882	25,15	15 159	31 701	5 787	48 999	60 100	2 390	"	
	gegen	1881	—	+ 2 639	+ 965	+ 845	+ 1 560	+ 2 581 (+ 11 772)	+ 103 (+ 468)	"	
49	Gaschwitz-Meuselwitzer	1882	27,79	13 024	19 928	5 038	24 505	34 540	1 243	"	
	Eisenbahn gegen	1881		+ 552	+ 3 083	+ 60	+ 4 151	+ 3 826 (+ 8 160)	+ 138 (+ 294)	"	
	Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	94 640	1 788	"	
	gegen	1881	—	—	—	—	—	+ 6 407 (+ 19 932)	+ 121 (+ 377)	"	
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
50	Aachen-Jülicher E. . .	1882	28,97	13 930	54 756	3 449	39 335	51 648	1 783	"	
	gegen	1881	—	+ 154	— 9 471	+ 11	+ 543	+ 3 959 (+ 4 183)	+ 137 (+ 145)	"	
51	Breslau-Warschauer E. .	1882	55,34	10 612	9 142	8 725	22 368	34 036	615	"	
	gegen	1881	—	+ 278	+ 1 650	+ 402	+ 4 118	+ 4 520 (+ 4 826)	+ 82 (+ 87)	"	
52	Crefelder Eisenbahn . .	1882	52,09	37 606	16 131	10 631	16 394	30 589	587	"	
	gegen	1881	+ 10,40	+ 2 837	+ 12 441	+ 1 052	+ 12 297	+ 11 305 (+ 11 305)	+ 124 (+ 124)	"	
53	Kiel-Eckernförde-Flens-	1882	78,80	12 073	2 233	15 756	8 208	24 632	313	"	
	burger Eisenb. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	"	
54	Kreis-Oldenburger E. .	1882	24,00	4 402	953	2 860	2 524	5 577	232	"	
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	"	
55	Ruhland-Lauchhammer	1882	6,61	1 895	1 753	255	1 496	1 751	265	"	
	Eisenbahn gegen	1881	—	— 403	+ 75	— 44	+ 81	+ 37 (+ 52)	+ 6 (+ 8)	"	
56	Westholsteinische E. . .	1882	89,50	14 737	9 298	11 464	19 472	31 370	350	"	
	gegen	1881	—	+ 494	+ 3 880	+ 1 221	+ 8 910	+ 9 879 (+ 10 860)	+ 110 (+ 121)	"	
57	Halberstadt-Blankenbur-	1882	24,50	6 130	7 514	3 650	9 890	14 790	604	"	
	ger Eisenbahn gegen	1881	—	+ 1 494	— 2 550	+ 727	— 2 638	— 1 888 (— 1 320)	— 77 (— 53)	"	
	Summa B. II.	1882	359,81	—	—	—	—	194 393	540	"	
	gegen	1881	+ 113,20	—	—	—	—	+ 58 021 (+ 60 115)	— 13 (— 4)	"	
	Summa B.	1882	412,75	—	—	—	—	289 033	700	"	
	gegen	1881	+ 113,20	—	—	—	—	+ 64 428 (+ 80 047)	— 50 (+ 2)	"	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 276.

Submissionen (Schluss).

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Telegraphenmaterialien. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. April 1882 bis ult. März 1883 erforderliche Bedarf an Telegraphenmaterialien, Telegraphenstangen und Morsepapier soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisung liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Fürstenwallstrasse 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franco Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Telegraphenmaterialien" an das genannte Büreau verschlossen und portofrei bis zum Termin am

Mittwoch, den 8. März cr., Vormittags 11 Uhr,

einzusenden. Magdeburg, den 20. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection. (62)

Privat-Anzeigen.

5. Submissionsresultate.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Submissionsresultate auf: A. 27 zweiachsige Personenwagen III. Classe, 13 Stück mit, 14 Stück ohne Bremse. B. 231 zweiachsige bedeckte Güterwagen, 46 Stück mit, 95 resp. 90 Stück ohne Bremse. C. 475 zweiachsige offene Güterwagen, 100 Stück mit, 190 resp. 185 Stück ohne Bremse. Breslau, den 15. Februar 1882.

Offerte pro Wagen mit Bremse *M.*	Offerte pro Wagen ohne Bremse *M.*	Submittent: Name und Domicil	Lieferort	Lieferzeit.
		A. 27 zweiachsige Personenwagen III. Classe		
9 300	8 800	van der Zypen & Charlier in Deutz	Deutz	39 Wochen nach Zuschlag
9 280	8 700	Saxonia, Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	9 Monate nach Zuschlag
9 340	8 640	Schmieder & Mayer in Karlsruhe	Karlsruhe	desgl.
9 280	8 695	Gebrüder Gasteil in Mainz	Mombach	desgl.
9 270	8 700	de Dietrich & Comp. in Reichshoffen	Reichshoffen	desgl.
9 300	8 500	Actiengesellschaft für Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	desgl.
9 250	8 600	Maschinenbauactiengesellschaft in Nürnberg	Nürnberg	desgl.
9 410	8 750	Maschinenfabrik in Esslingen	Esslingen	desgl.
9 500	8 900	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg i. Pr.	8 Monate nach Zuschlag
offerirt nur eine Gattung Personenwagen				
9 300	8 800	Carl Weyer & Comp. in Düsseldorf-Oberbilk	Düsseldorf	9 Monate nach Zuschlag
9 250	8 650	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	Elbing	desgl.
9 150	—	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Breslau	6½ Monate nach Zuschlag 4 Stück monatlich
9 260	8 620	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau in Breslau	Breslau	9 Monate nach Zuschlag

B. 231 zweiachsige bedeckte Güterwagen.

2 950	2 280	van der Zypen & Charlier in Deutz	Deutz	21 Wochen nach Zuschlag 10 Stück wöchentlich
2 925	2 300	Saxonia, Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	7 Monate nach Zuschlag
2 873	2 270	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	6 Monate nach Zuschlag 40 Stück monatlich
2 875	—	de Dietrich & Comp. in Reichshoffen	Reichshoffen	6 Monate nach Zuschlag
2 800 offerirt nur 1 Loos	nur 90 Stück 2 350	Friedr. Deicke in Wittenberge	Wittenberge	7 Monate nach Zuschlag
2 895	2 285	Actiengesellschaft für Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	5 Monate nach Zuschlag 50 Stück monatlich
3 100	2 550	Maschinenbauactiengesellschaft in Nürnberg	Nürnberg	4 Monate nach Zuschlag 40 Stück monatlich
3 100	nur 95 Stück 2 450	Maschinenfabrik in Esslingen	Esslingen	5 Monate nach Zuschlag 40 Stück monatlich
2 900 offerirt nur 1 Loos der Güterwagen	nur 95 Stück 2 140	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg i. Pr.	vom Monate August d. J. ab 30 Stück monatlich
2 900	2 275	Carl Weyer & Comp. in Düsseldorf-Oberbilk	Düsseldorf	8 Monate nach Zuschlag
2 900	2 350	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	Elbing	6 Monate nach Zuschlag 50 Stück monatlich
—	nur 95 Stück 2 300	Killing & Sohn in Hagen	Hagen	7 Monate nach Zuschlag
2 900	nur 90 Stück 2 200	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Breslau	5 Monate nach Zuschlag 30 Stück monatlich
2 900	2 275	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn - Wagenbau in Breslau	Breslau	desgl.

C. 475 zweiachsige offene Güterwagen.

2 420	1 900	van der Zypen & Charlier in Deutz	Deutz	21 Wochen nach Zuschlag 18 Stück pro Woche
2 410	1 910	Schmieder & Mayer in Karlsruhe	Karlsruhe	6 Monate nach Zuschlag 40 Stück monatlich
2 460	—	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	7 Monate nach Zuschlag
2 400	—	de Dietrich & Comp. in Reichshoffen	Reichshoffen	6 Monate nach Zuschlag
2 175	190 Stück à 1 685, 185 Stück à 1 800	Actiengesellschaft für Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	4½ Monate nach Zuschlag 60 Stück monatlich
2 650	2 100	Maschinenbauactiengesellschaft in Nürnberg	Nürnberg	4 Monate nach Zuschlag 60 Stück monatlich
2 640 offerirt nur 1 Loos der Güterwagen	nur 190 Stück 1 890	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg i. Pr.	vom August cr. ab 40 Stück monatlich
2 350	nur 185 Stück 1 675	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	Elbing	4½ Monate nach Zuschlag 60 Stück monatlich
—	nur 185 Stück 1 458	Stanislaus Lentner & Comp. in Breslau	Breslau	September, October und November cr. je ⅓
2 400	—	Killing & Sohn in Hagen	Hagen	7 Monate nach Zuschlag
2 350	1 825	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Breslau	5 Monate nach Zuschlag 50 Stück monatlich
2 135	—	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn - Wagenbau in Breslau	Breslau	20 Wochen nach Zuschlag 15 Stück wöchentlich

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 19. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. März 1882.

Inhalt: Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Aus den Verhandlungen des Niederländischen Vereins für Localbahnen und Tramways. — Niederländische Rheineisenbahn (Jubiläum des Präsidenten Herrn Dr. H. Ameshoff). — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

Jahresbericht pro 1880.

≈≈ Die im Auftrage des Grossherzoglich Badischen Ministeriums der Finanzen von der General-Direction der Badischen Staatsbahnen herausgegebene (40.) Nachweisung über den Betrieb dieser letzteren und der unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privat-Eisenbahnen in dem Jahre 1880 enthält die nachfolgenden bemerkenswerthesten Details.

Gegen das Jahr 1879 sind erhebliche Aenderungen in den Bahnlängen nicht eingetreten; nur ist zu bemerken, dass durch Zuschreibung der früher ausser Berechnung gebliebenen Abzweigung bei Friedrichsfeld zur Verbindung Mannheims mit der Main-Neckar-Bahn mit 1,09 km und wegen Verkürzung der Linie Radolfzell-Mengen in Folge Verlegung des Aufnahmegebäudes in Radolfzell mit 0,07 km am Schlusse des Betriebsjahres die Längen 1 314,02 km betragen. Davon entfallen: I. auf die Badischen Staatsbahnen 1 185,06 km, nämlich: a) auf die verschiedenen Strecken der Hauptbahn Mannheim-Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel-Waldshut-Konstanz 414,28 km; b) auf die Zweigbahnen: 763,72 km und c) auf die Nebenbahnen für den Güterverkehr 7,06 km; II. auf gepachtete Strecken 26,10 km und III. auf die vom Staate betriebenen Privatbahnen 102,86 km. Mit 2 Geleisen versehen sind bei der Hauptbahn 277,13 km und bei den Zweigbahnen 109,53 km, zusammen sonach 386,66 km. Von den vom Badischen Staate betriebenen Bahnen liegen a) auf Preussischem Gebiete 20,96 km, b) auf Bayerischem Gebiete 24,48 km, c) auf Württembergischem Gebiete 24,17 km d) auf Hessischem Gebiete 22,17 km und e) auf Schweizerischem Gebiete 42,78 km, mithin zusammen 134,56 km auf Nichtbadischem Gebiete. Von auswärtigen Bahnen liegen auf Badischem Gebiete: a) diverse Strecken der Württembergischen Staatsbahnen mit 74 km, b) die Strecken Mannheim-Neckarvorstadt-Grenze und Mannheim-Hauptbahnhof-Waldhof mit 19,50 km und c) kleinere Theilstrecken der Schweizerischen Nordostbahn mit 7,39 km, zusammen sonach 100,89 km.

Das Transportmaterial hat in dem Berichtsjahre wiederum einen Zuwachs erhalten. An Locomotiven wurden 3 Tendermaschinen und 8 Güterzugmaschinen (ohne Tender) neu beschafft, so dass am Schlusse des Jahres 411 Locomotiven mit 385 Tender, und zwar 391 Locomotiven mit Schlepptender und 20 Tenderlocomotiven vorhanden waren. Der Wagenpark hat sich von 7 011 Wagen mit 14 293 Achsen auf 7 217 Wagen mit 14 705 Achsen, darunter 1 032 Personenwagen mit 2 108 Achsen und 6 185 Lastwagen mit 12 597 Achsen gehoben. Auf den Kilometer Bahnlänge sind sonach vorhanden 0,313 Locomotiven (0,188 für Personen- und 0,125 für Güterzüge) und 5,492 Wagen, nämlich 0,785 Personenwagen und 4,707 Güterwagen.

Das gesammte Anlagecapital betrug Ende 1880 einschliesslich der Bauzinsen 393 294 753 *M.*, hat sich sonach gegen das Vorjahr mit 390 088 835 *M.* um 3 205 908 *M.* vermehrt. Von dieser Summe kommen auf die Staatsbahnen 382 486 450 *M.* und auf die Privatbahnen 10 808 302 *M.*

Der Gesammtaufwand wurde ferner absorbirt: durch Grunderwerb und Nutzungsentschädigung 31 561 064 *M.*, Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, Futtermauern 68 410 552 *M.*, Einfriedigung der Bahn 868 430 *M.*, Wegübergänge, kleine Brücken und Durchlässe 25 032 529 *M.*, Brücken und Viaducte über 30 m Lichtweite 13 627 158 *M.*, Tunnels 27 173 974 *M.*, Oberbau nebst allen Nebensträngen, Schwellen, Schienen, Weichen 64 791 093 *M.*, Signale 1 376 682 *M.*, Bahnhöfe und Haltestellen nebst Zugehör 47 166 017 *M.*, Werkstattsanlagen nebst Einrichtungen 2 980 173 *M.*, ausserordentliche Anlagen 9 773 453 *M.*, Betriebsmittel 47 612 927 *M.*, Verwaltungskosten 11 845 416 *M.*, Insgemein, Lasten etc. 7 169 237 *M.*, Zinsen während der Bauzeit 22 305 303 *M.* und Coursverluste 11 600 737 *M.* Mit Rücksicht darauf, dass der Aufwand für die während des Jahres in Benutzung genommenen Vollendungsbauten und Ausrüstungsgegenstände zur Hälfte in Rechnung gezogen zu werden pflegt, ermässigt sich das der Rentenberechnung zu Grunde zu legende Capital auf zusammen 391 651 794 *M.*, wovon 380 874 381 *M.* auf die Staatsbahnen und 10 777 413 *M.* auf die Privatbahnen entfallen.

Der Gesammtbetrag des Betriebsfonds beziffert sich auf 5 563 738 *M.* und besteht 1. aus den Geld- und Materialbeständen mit zusammen 4 210 478 und 2. aus den Activresten (über Abzug der Passivreste) mit 1 353 260 *M.*

Aus der im Berichte unter der Rubrik „Fahrdienst" enthaltenen Darlegung ist die Anzahl der im Laufe des Jahres gefahrenen Züge nicht zu entnehmen; dieselbe beschränkt sich vielmehr nur auf die Angabe der von den verschiedenen Zugsgattungen zurückgelegten Kilometer. Hiernach wurden im Berichtsjahre mit fahrplanmässigen Zügen zurückgelegt im Ganzen 7 272 821 km, nämlich: mit Schnellzügen 775 062 km, mit Personenzügen 3 860 864 km, mit gemischten Zügen 823 346 km und mit Güterzügen 1 813 549 km. Im Jahre 1879 betrug die Gesammtzahl 7 166 930 km. Hierzu kommen die Extrazüge und zwar: Extrapersonenzüge (worunter die Badezüge inbegriffen) 26 611 km und Extragüterzüge 278 108 km; ausserdem sind noch beizuschlagen: Material- und Arbeitszüge mit 18 780 km, so dass die Gesammtzahl der zurückgelegten Kilometer sich auf 7 596 320 berechnet. Im Jahre 1880 sind mit fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen 259 127 km, mit gemischten Zügen 49 332 km und mit Güterzügen 84 877 km mehr gefahren worden wie im Vorjahre.

Was die Personenbeförderung und die Einnahme hieraus betrifft, so zeigt das Berichtsjahr im Vergleiche zu seinem Vorjahre im Ganzen eine Verkehrssteigerung, während auf den Kilometer Bahnlänge berechnet eine Verminderung der Frequenz eingetreten ist. Dagegen hat die Einnahme aus der Personenbeförderung im Ganzen wie auf den Kilometer zugenommen. Die Zahl der beförderten Personen betrug im Ganzen 10 805 248 Personen gegen 10 222 708 Personen in 1879, mithin im Berichtsjahre 582 540 Personen = 5,70 pCt. mehr. Auf die verschiedenen Wagenclassen entfallen hiervon und zwar auf die I. Classe 124 571 Personen (in 1879 118 881 Personen) mithin 4,79 pCt. mehr, auf die II. Classe 1 507 210 Personen (1 462 417 Personen) 3,06 pCt. mehr, auf die III. Classe 8 473 405 Personen (7 958 235 Personen) 6,47 pCt. mehr und auf ermässigte Classen 700 062 Personen (683 175 Personen) 2,47 pCt. mehr. Weniger günstig als der Vergleich der Gesammtbeförderung gestaltet sich theilweise der Vergleich der

kilometrischen Ergebnisse des Berichtsjahres mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres; es entfallen auf jeden Kilometer Bahnlänge I. Classe 6 609 Personen gegen 5 849 Personen in 1879, sonach in 1880 12,99 pCt. mehr; II. Classe 49 054 Personen gegen 48 065 Personen oder 2,06 pCt. mehr; dagegen III. Classe 141 803 Personen gegen 147 315 Personen oder 3,74 pCt. weniger; ermässigte Classen 12 017 Personen gegen 12 792 Personen oder 6,06 pCt. weniger und im Ganzen 209 483 Personen gegen 214 021 Personen oder 2,12 pCt. weniger. Was die finanziellen Ergebnisse des Personenverkehrs anbelangt, so ist das Resultat ein günstigeres wie im Vorjahre. Die Einnahme beziffert sich nämlich im Ganzen auf 10 486 939 ℳ gegen 9 785 734 ℳ in 1879, mithin auf ein Mehr von 701 205 ℳ oder 7,17 pCt. und zwar entfallen hiervon auf den Binnenverkehr 7 100 642 ℳ (in 1879 6 811 570 ℳ) und auf den directen Verkehr 3 386 297 ℳ (gegen 2 974 164 ℳ im Vorjahre). Während sich also die Zahl der beförderten Personen im Ganzen um 5,70 pCt. gehoben, hat die Einnahme im Ganzen eine Zunahme von 7,17 pCt. erfahren. Dieses verhältnissmässig bessere Ergebniss der Einnahme gegenüber der Zahl der beförderten Personen findet hauptsächlich in der Zunahme des directen Verkehrs in I. und II. Classe eine Erläuterung.

Das Totalgewicht des Transportes von Gepäck, Expressgut und Milch berechnet sich auf 25 401 t gegen 23 609 t im Vorjahre, mithin heuer mehr 1 792 t = 7,59 pCt. Dieses Plus vertheilt sich auf Gepäck mit 638 t = 3,65 pCt., auf Expressgut mit 613 t = 24,90 pCt. und auf Milch mit 541 t = 14,81 pCt. An Einnahmen wurden erzielt: aus dem Gepäcktransport 720 642 ℳ, aus Expressgutbeförderung 67 190 ℳ und aus Milchtransport 40 505 ℳ, zusammen sonach 828 338 ℳ gegen 772 361 ℳ in 1879, was gegen dieses Jahr mithin ein Mehr von 55 977 ℳ = 7,25 pCt. ausmacht. Für den Transport von 713 Fahrzeugen und Leichen wurden im Ganzen 28 791 ℳ vereinnahmt oder 9 853 ℳ gegen das Vorjahr mehr.

Die Beförderung von 1 158 553 Stück Thieren (in 1879 1 102 153 Stück) erbrachte insgesammt 610 164 ℳ gegen 581 463 ℳ im Vorjahre.

Bei Vergleichung der Güter-Transportergebnisse des Berichtsjahres mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres zeigt sich zunächst bei den beförderten Gewichtsmengen eine Besserung der Verhältnisse und zwar sowohl in den absoluten Zahlen, wie auch im Verhältniss zur Bahnlänge. Die Gesammtbeförderung beziffert sich auf 3 990 241 010 kg gegen 3 663 679 040 kg in 1879, ergiebt sonach für 1880 ein Mehr von 326 561 970 kg = 8,91 pCt. Ausserdem wurden noch 212 185 930 kg Betriebsdienstgut befördert. Von diesen Transporten wurden 1880 287 155 691 tkm zurückgelegt, was gegen 1879 mit 263 602 721 tkm eine Zunahme von 8,93 pCt. ergiebt. Nach Classen ausgeschieden beträgt der frachtpflichtige Verkehr: Eilgut 2 452 240 tkm (in 1879 2 268 071 tkm) oder 8,12 pCt. mehr; Stückgut 32 860 760 tkm (27 420 652) oder 19,84 pCt. mehr und Wagenladungen 251 842 691 tkm (233 913 998) oder 7,66 pCt. Jede Tonne legte im Ganzen 71,96 km gegen 71,95 km im Vorjahre zurück. — Bei dem finanziellen Ergebniss des Güterverkehrs kommt gleichfalls eine Zunahme, wenn auch in etwas geringerem Masse zum Ausdruck. Die reine Einnahme aus dem Güterverkehr beträgt 16 039 680 ℳ, wovon auf den internen Verkehr 4 550 013 ℳ, auf den directen Verkehr 11 060 950 ℳ und auf Nebengebühren 428 717 ℳ entfallen. Im Jahre 1879 betrug die Einnahme nur 15 533 014 ℳ, mithin gegen das Berichtsjahr ein Weniger von 506 639 ℳ = 3,26 pCt., was aus dem directen Verkehre und den Nebengebühren, welche ein Weniger von 7,20 bezw. 1,37 pCt. aufweisen, resultirt, während der interne Verkehr des Vorjahres mit einem Plus von 242 279 ℳ = 5,06 pCt. abschliesst. Die Gesammteinnahme hat demnach nur um 3,26 pCt. zugenommen, während die Zunahme bei dem Gewichte der beförderten Güter 8,91 pCt. und der Tonnenkilometer 8,93 pCt. beträgt. Dieses für die Einnahme weniger günstige Ergebniss hat seine Ursache nicht nur darin, dass es der Hauptsache nach die billigeren Wagenladungsclassen sind, welchen die Verkehrssteigerung zugefallen ist, sondern auch in dem Umstande, dass die seit einigen Jahren sich geltend machende Tendenz einer Ermässigung der Frachten einer mit der Verkehrssteigerung gleichen Schritt haltenden Erhöhung der Einnahmen entgegenwirkt. Das Zurückweichen der Einnahme aus dem Binnenverkehr beruht zum Theil auf Verminderung der Umkartirung. Auf den Kilometer Bahnlänge entfallen von der Gütereinnahme insgesammt 12 206 ℳ gegen 12 472 ℳ in 1879, mithin im Berichtsjahr 265 ℳ = 2,13 pCt. weniger. Der Rückgang der kilometrischen Gesammteinnahme hat grösstentheils in dem verhältnissmässig geringen Verkehre der neuen Strecken Grötzingen-Eppingen und Neckargemünd-Meckesheim-Jagstfeld seine Ursache. Der bei letztgenannter Strecke verzeichnete erhebliche directe und Transitverkehr beruht nur auf veränderter Instradirung des Verkehrs, in deren Folge den Strecken Neckargemünd-Meckesheim-Jagstfeld und Meckesheim-Neckarelz ein sehr grosser Theil ihres bisherigen Verkehrs entzogen worden ist.

Nach der vorstehenden Darlegung der Verkehrsergebnisse hat der Personen- und mehr noch der Güterverkehr im Jahre 1880 sich einer Zunahme zu erfreuen gehabt, in Folge deren die Einnahmen in den verschiedenen Verkehren nicht unerheblich in die Höhe gegangen sind. Da ferner ungeachtet des 5,51 pCt. betragenden Zuwachses der durchschnittlichen Betriebslänge und der vermehrten Anforderungen, welche auch der lebhaftere Verkehr an den Betrieb stellte, die Betriebsausgabe nur eine geringe Steigerung von 0,26 pCt. aufweist, so hat sich das finanzielle Gesammtergebniss wesentlich günstiger als im Vorjahre gestaltet. Die gesammten Einnahmen betragen 30 429 873 ℳ, was gegen das Vorjahr, welches mit 28 514 284 ℳ abschloss, ein Mehr von 1 915 588 ℳ = 6,6 pCt. ausmacht. An diesem Gesammterträgniss participiren, wie bereits angedeutet, der Personen- bezw. Gepäck- und der Güterverkehr mit 11 216 325 ℳ und mit 16 846 452 ℳ, dann entfallen auf Vergütungen für Benutzung von Bahnanlagen 205 370 ℳ, auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 643 282 ℳ, auf Erträge aus Veräusserungen 1 007 035 ℳ und auf verschiedene sonstige Einnahmen 511 407 ℳ. Die Gesammtausgaben berechnen sich auf 16 965 305 ℳ oder 43 212 ℳ mehr als in 1879. Hiervon kommen auf die Allgemeine Verwaltung 1 137 111 ℳ oder 6,70 pCt., auf die Bahnverwaltung 4 079 706 ℳ oder 24,05 pCt. und auf die Transportverwaltung 11 748 486 ℳ oder 69,25 pCt., nämlich: a) äusserer Bahnhofsdienst 2 578 078 ℳ = 15,19 pCt., b) Expeditionsdienst 1 496 131 ℳ = 8,82 pCt., c) Zugbegleitungsdienst 1 285 586 ℳ = 7,58 pCt. und d) Zugbeförderungsdienst 6 388 740 ℳ = 37,66 pCt. Die Gesammtausgaben betragen von den Gesammteinnahmen 55,75 pCt. gegen 59,34 pCt. in 1879. Der Einnahmeüberschuss beträgt 13 464 568 ℳ gegen 11 592 191 ℳ im Vorjahre, mithin in 1880 eine Zunahme von 1 872 376 ℳ = 16,15 pCt. Auf jeden Kilometer Bahnlänge kommen an Einnahme 23 158 ℳ (in 1879 22 896 ℳ), an Ausgabe 12 911 ℳ (13 588 ℳ) und an Ueberschuss 10 247 ℳ (9 308 ℳ). Gegenüber dem zur Rentenberechnung massgebenden Anlagecapital von zusammen 391 651 794 ℳ repräsentirt der vorerwähnte Ueberschuss eine Verzinsung von 3,44 pCt. gegen 3,14 pCt. in 1879.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 7. März. (Politische Wochenschau. Bericht der Eisenbahn-Verstaatlichungscommission. Berathung des Eisenbahnetats in der Budgetcommission. Bahnhofs-Neubauten. Mehltarife von Rheinland-Westfalen nach den Seehäfen. Ueber Eisenbahn-Culturbetrieb.)

In voriger Woche hat das Preussische Abgeordnetenhaus die Etatsberathung fortgesetzt. Am Sonnabend absolvirte dasselbe den Etat der Bauverwaltung, Wünsche und Beschwerden bezüglich der Stromregulirung der Passarge, des Pregels, der Warthe, der unteren Netze, der Weichsel und der Elbe, bezüglich der Pommerschen Häfen, der Canalverbindungen in Rheinland-Westfalen u. s. w. wurden von den Abgeordneten aus den betreffenden Landestheilen vorgebracht. Der Herr Arbeitsminister erklärte u. A., dass für den Rhein-Maascanal die Aussichten sich neuerdings sehr gebessert hätten, seitdem verschiedene Schwierigkeiten in den Verhandlungen mit Holland beseitigt wären; dass ferner dem Landtage bald eine Vorlage, betreffend den Rhein-Weser-Elbecanal zugehen werde. Er gab endlich die Zusicherung, dass man seitens der Regierung ernstlich daran denke, die in den beiden Denkschriften niedergelegten Projecte den nebelhaften Theorien zu entrücken und sie „practisch zu discutiren", auch wenn man auf eine Rentabilität dieser auf hunderte von Millionen veranschlagten Wasserstrassen nicht rechne. — Die Berathungen des am 28. d. M. zu seiner zweiten Session zusammengetretenen Preussischen Volkswirthschaftsrathes haben in der vorigen Woche das öffentliche Interesse in Deutschland fast noch mehr in Anspruch genommen als die des Abgeordnetenhauses. Es ist der Körperschaft eine Fülle von Material, darunter Tabaksmonopol, Arbeiter-Unfallversicherung und Hülfscassen-Gesetz zur Begutachtung vorgelegt worden und hofft dieselbe in vier Wochen mit der Berathung fertig werden zu können. Die Generaldebatte über die Novelle zur Gewerbeordnung und über die Subhastationsordnung wurde in einer Sitzung beendigt und beide Vorlagen an Commissionen verwiesen. Auch über die Vorlage, betreffend die Ausstellungen von Staats-Schuldverschreibungen auf Namen ging die Generaldebatte schnell von Statten. Am Freitag hat die Berathung des Tabaksmonopols begonnen und ist die Annahme desselben kaum noch fraglich. Es ist in diesem Falle auch eine Frühjahrssession des Reichstages zu erwarten, denn der Herr Reichskanzler wird sich beeilen, sein Lieblingsproject sobald wie möglich der Nationalvertretung vorzulegen. Hinsichtlich des Verwendungsgesetzes sind jetzt alle bisherigen Hindernisse beseitigt und die Vorlage kann nunmehr als nach allen Seiten abgeschlossen betrachtet werden. Die letzte Verzögerung erlitt der Entwurf dadurch, dass an dem aus dem Ministerium des Innern gelieferten Material noch Mängel entdeckt wurden. Der Entwurf, welcher den Mitgliedern der Commission zur Berathung eines neuen Actiengesetzes zugegangen ist, repräsentirt ein umfangreiches Actenstück und fasst eine vollständige Umarbeitung des Capitels über die Actiengesell-

schaften ins Auge. Die Berathungen der Commission werden am 24. d. M. beginnen.

Der Bericht der Commission zur Vorberathung über den Gesetzentwurf, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, ist jetzt erschienen. Wir entnehmen diesem Bericht folgende Darlegung: Die Forderung nach finanziellen und wirthschaftlichen Garantieen, wie dieselben in dem Commissionsbeschluss vom 4. December 1879 verlangt worden und auch Seitens der Königlichen Staatsregierung in loyalster Weise durch entsprechende Gesetzesvorlagen angeboten worden sind, wurde auch jetzt wieder aufgestellt, und wurde namentlich von einem Mitgliede der Commission erklärt, dass ein Theil seiner politischen Freunde nur dann für die vorliegenden Gesetzentwürfe stimmen würde, wenn das der Budgetcommission überwiesene finanzielle Garantiegesetz in einer ihn zufriedenstellenden Form von den gesetzgebenden Factoren angenommen sei. Nachdem die Commission sämmtliche Verträge genehmigt hat, trat dieselbe in den Gesetzentwurf selbst ein und genehmigte ohne Discussion, in Consequenz ihrer Beschlüsse zu den Einzelverträgen, die §§ 1 bis incl. 3. Die §§ 4 bis incl. 9 wurden ebenso ohne Discussion genehmigt, dahingegen waren die Berathungen über § 10 sehr eingehend. § 10 ist identisch mit dem § 8 des Gesetzes vom 20. December 1879 und des Gesetzes vom 14. Februar 1880. Derselbe wurde seiner Zeit von der Commission der Regierungsvorlage hinzugefügt, weil sie der Meinung war, dass durch die Verstaatlichungen die Communen keinen pecuniären Nachtheil in Bezug auf die Besteuerung der Bahnen erleiden sollten, und zwar umsomehr, als sie ja doch an Personalsteuer wegen der Minder-Einnahme aus der Besteuerung der Königlichen Beamten Einbusse erleiden würden. Das Recht der Communen und Kreise, die Staatsbahnen zur Communal- resp. Kreissteuer heranzuziehen, ist in den einzelnen Provinzen verschieden. Auf Grund der Städte- und Landgemeinde-Ordnungen haben alle Gemeinden der Rheinprovinz und von Westfalen dieses Recht, ebenso in Schleswig-Holstein; in den sechs östlichen Provinzen besitzen nur die Stadtgemeinden dieses Recht allen Eisenbahnen gegenüber, bezüglich der Kreissteuer steht den Kreisen nur das Recht zu, die Privatbahnen heranzuziehen, in der Provinz Hannover kann nur von den Privatbahnen eine Communalsteuer erhoben werden, nicht von den Staatsbahnen; in Hessen-Nassau existirt kein darauf bezügliches Gesetz. § 8 des Gesetzes vom 20. December 1879 sollte nun einer Schädigung der steuerberechtigten Communen durch die Verstaatlichung vorbeugen. Während auf Grund dieser Bestimmung die verstaatlichten Bahnen zur Entrichtung der Gemeindesteuer in der bisherigen Weise herangezogen wurden, erachtete sich die Berlin-Potsdamer Bahn nicht für ermächtigt, die Zahlung von Kreisabgaben zugestehen zu können; das deshalb eingeleitete Verwaltungs-Streitverfahren hatte ein Erkenntniss des Ober-Verwaltungsgerichts zur Folge, welches der Auffassung der Berlin-Potsdamer Bahn beitrat; es darf jedoch angenommen werden, dass die Intention des Abgeordnetenhauses eine gegentheilige gewesen war. Ferner hat die Erfahrung ergeben, dass die Verstaatlichung eine Schädigung verschiedener zur Besteuerung von Staatsbahnen berechtigter Gemeinden dadurch zur Folge gehabt hat, dass eine Aenderung der Directionsbezirke stattgefunden und hierbei einzelne bisher ertragreiche Staatsbahnstrecken mit anderen, wenig rentabeln Strecken zu einem einheitlichen Directionsbezirk vereinigt worden sind; so wurde beispielsweise die Saarbrücker Bahn am 1. April 1880 unter die Frankfurter Direction, der zugleich die Bahn Berlin-Coblenz zugewiesen ist, unterstellt und wurde dadurch der Principalsteuersatz der Stationsgemeinden der früheren Saarbrücker Bahn ungemein stark herabgedrückt, so beispielsweise für die Stadt St. Johann von 5 040 *M.* auf 180 *M.* Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte in der Sitzung vom 3. Februar cr., dass die Staatsregierung es nicht verkenne, dass in dem gegenwärtigen System ein Uebelstand läge; die Gemeinden seien mit ihrem Haushalte auf eine bestimmte Summe der Regel nach angewiesen und wenn eine Verschiebung der Organisation durch Zutritt neuer Strecken, durch Zutritt früher unter anderer Verwaltung gestandener Bahnen einträte, Uebelstände für die Communen erwachsen, welche möglichst vermieden werden müssten; der Staatseisenbahnverwaltung sowohl als der Staatsregierung liege es durchaus fern, aus dem Erwerb von Eisenbahnen ein Geschäft zu Gunsten des Staates und zum Nachtheil der Communen machen zu wollen. Gleiche Erklärungen gaben die Regierungscommissarien ab, und kann deshalb eine Uebereinstimmung über die Beurtheilung der Folgen des gegenwärtigen Systems zwischen Commission und Staatsregierung constatirt werden. Aus den sehr eingehenden Erörterungen, wie den vorgebrachten Uebelständen abgeholfen werden könne, sind nun folgende vier Anträge hervorgegangen, von welchen der nachstehend wiedergegebene durch die Commission angenommen wurde: „Bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung für Rechnung des Staates oder in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise wie bis zu diesem Zeitpunkte Anwendung. Die vorstehende Bestimmung findet vom Steuerjahr 1882/83 ab auch Anwendung auf die durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 auf den Staat übergegangenen Privateisenbahnen. Sofern nach dem Uebergang in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates einer der in diesem Gesetze oder in den Gesetzen vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 bezeichneten Eisenbahnen oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit Staatsbahnstrecken zu einem Eisenbahndirectionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahndirectionsbezirks sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen." Es sei noch erwähnt, dass ein Antrag: „Dass bezüglich der Gemeindebesteuerung den Beamten zustehende Privilegium findet auf die Beamten der verstaatlichten Bahnen keine Anwendung" eingebracht, jedoch abgelehnt wurde, indem man der Meinung war, dass man unmöglich die Beamten der früheren Privatbahnen anders zur Communalsteuer heranziehen könne, als die der Staatsbahnen. In Bezug auf den Gesetzentwurf selbst beantragt die Commission, das Haus wolle demselben die verfassungsmässige Zustimmung ertheilen.

Die Berathung des Eisenbahnetats in der Budgetcommission führte zu dem Anerkenntniss, dass bei der Aufstellung des Etats nach richtigen Grundsätzen verfahren, die Einnahmen sehr vorsichtig gering nach den Ergebnissen des Betriebsjahres 1881/82 und die Ausgaben hoch genug veranschlagt seien und der in Aussicht genommene Ueberschuss mit 12 000 000 *M.* nicht hoch gegriffen erscheine. Bemerkt wurde dabei, dass sich die hiesige Stadtbahn noch jeder Veranschlagung entziehe. Bei der Specialberathung kamen zuerst einige untergeordnete Beschwerdepunkte zur Sprache, z. B. unzureichende Einrichtung des Bahnhofes zu Kevelaar für den zeitweise sehr starken Personenverkehr. Dann gaben die Kohlentarife der Oberschlesischen und Rechte-Oderuferbahn Veranlassung zu Erörterungen, welche in dem Plenum demnächst weitergeführt werden sollen. Eine lange Discussion entspann sich weiter bei der Berathung der Ausgaben für Besoldungen. Die im Etat vorgeschlagene Gehaltserhöhung der Eisenbahnsecretäre um je 300 *M.* und die dadurch erzielte Gleichstellung derselben im Gehalt mit den Secretären der Regierungen und anderer Provinzialbehörden fand allgemeine Billigung. Dagegen wurde es von einer Seite entschieden angegriffen, dass die Baubeamten und Maschinenmeister nicht dauernd etatsmässig angestellt, sondern so lange diätarisch beschäftigt werden sollten, bis sie als Maschinen-Inspectoren oder Bau-Inspectoren etatsmässig angestellt werden könnten. Bei der lebhaften, hierüber geführten Discussion wurden mehrfach die vorliegenden Petitionen von Eisenbahn-Beamten gestreift, dabei aber übersehen, dass die Baubeamten und Maschinen-Techniker, um welche es sich allein handelte, nicht zu den Subaltern-Beamten, sondern zu den höheren Beamten zu rechnen sind. Die Regierungs-Commissarien hoben dies entschieden hervor, betonten, dass es unthunlich sei, die für den höheren Dienst qualificirten und für solche Stellen in Aussicht genommenen technischen Beamten etatsmässig und definitiv in Subalternstellen anzustellen, und dass es sich sehr empfehle, diese Stellen als Durchgangsstellen von ihnen diätarisch versehen zu lassen. Der hierauf gestellte Antrag, die Regierung aufzufordern, die für den höheren technischen Dienst dauernd erforderlichen Eisenbahn-Baubeamten als etatsmässige Beamte in den Etat einzustellen, kam nicht zur Abstimmung, da die Antragsteller sich über die Formulirung nicht einigen konnten; die Abstimmung soll in der nächsten Sitzung erfolgen.

Die Vorlage der Staatsregierung über den Neubau des Bahnhofs in Köln verursachte in der Subcommission der Budgetcommission eine längere Debatte. Es wurde allerseits anerkannt, dass in Köln der Neubau eines Centralbahnhofes für den Güterverkehr im Anschluss an den zu erhaltenden, jedoch entsprechend zu erweiternden bisherigen Bahnhof als Centralbahnhof für den Personenverkehr dringendes Bedürfniss und der dafür geforderte Credit zu bewilligen sei, jedoch unter der Massgabe, dass über die von der Stadt Köln gewünschte Herauslegung des Güterbahnhofes bis an die Grenze des Festungsterrains und über den von der Stadt zu übernehmenden Betrag der Mehrkosten zunächst zu verhandeln sei. Auch der Umbau der Bahnhöfe in Bonn und Trier wurde genehmigt, dagegen der Umbau des Bahnhofes in Koblenz abgelehnt, da die zufolge der von der Militärverwaltung gestellten Bedingungen sich ergebende Anschlagssumme der Commission als so hoch erschien, dass man es in Rücksicht hierauf für gerechtfertigt erachtete, die Bahnhofsanlagen, deren Umbau nicht als absolut dringlich erachtet wurde, zunächst noch in dem bestehenden Zustande zu belassen.

Die in den Ausnahmetarifen vom 1. März 1880 für den Verkehr zwischen den Elb-Weser- beziehungsweise den Ems-Hafenstationen einerseits und Stationen der Rheinisch-Westfälischen

Eisenbahnen andererseits enthaltenen Frachtsätze für Mehl und Mühlenfabrikate sollen, wie die Königliche Eisenbahndirection zu Köln bekannt giebt, mit dem 1. April d. J. aufgehoben werden. Es bedeutet dies, dass von dem genannten Tage an in den genannten Relationen die Tarife für Mehl- und Mühlenfabrikate um durchschnittlich 25 bis 30 pCt. erhöht werden. Die Landwirthschaft der betheiligten und angrenzenden Gebietstheile und ebenso die Müllerei glaubt sich durch den Tarif, welcher übrigens auch für Getreide, für welches er bislang noch nicht aufgehoben ist, besteht, benachtheiligt. Lange Zeit hat die Eisenbahnverwaltung dem Andrängen auf Aufhebung des Tarifs widerstanden, bis sie endlich im August v. J. eine Conferenz von Interessenten nach Hannover berief, welche sich sowohl über den Tarif, soweit er Getreide als auch soweit er Mehl betrifft, äussern sollte. Das Ergebniss ist die nunmehr erfolgte Aufhebung des Tarifs für Mehl.

Ueber Eisenbahn-Culturbetrieb äussert sich ein offiziöses Communiqué folgendermassen: „Mit Rücksicht, dass unter der energischen und erfolgreichen Leitung des Herrn Ministers Maybach das Staatsbahnsystem in Preussen immer mehr zur Durchführung gelangt, erscheint es vielleicht angemessen, auf die Massnahmen der Württembergischen Eisenbahnverwaltung hinzuweisen. Seit ungefähr 12 Jahren ist in Württemberg der Eisenbahn-Culturbetrieb den Baubeamten abgenommen und einem eigenen Techniker in der Person eines Forstwirths übertragen. Die Geschäftsaufgabe dieses Culturtechnikers, welchem auch besondere Culturwärter unterstellt sind, besteht vorzugsweise darin, dass die Benarbung und Befestigungen der Einschnitt- und Dammböschungen zur Vermeidung der so häufig vorkommenden und gefährlichen Abrutschungen fachgemäss erfolgen, dass lebende Bahneinfriedigungen hergestellt, und dass auf allen, zum eigentlichen Bahnbetriebe nicht nothwendigen Güterparzellen in einzelnen Fällen, auch auf den Böschungen des Bahnkörpers, Pflanzungen von entsprechenden Obstsorten und anderen Holzarten ausgeführt werden. Auch liegt dem Culturtechniker die Unterhaltung der Stationsgärten ob, welche in Württemberg durch eine sorgfältige Pflege von Obstanlagen einen erfreulichen Anblick gewähren und hierdurch in günstigen Jahren zur Erhöhung der Geldeinnahme beitragen können. Die dortigen Staatseisenbahnen umfassen an Böschungen ein Areal von circa 3 000 ha mit einer wirklich nutzbaren Fläche von rot. 2 500 ha. Der Rohertrag aus Pachtungen, Obst, Weiden und Holz bezifferte sich nach dem Durchschnitte der letzten 5 Jahre bis zum Jahre 1880 pro Hectar und pro Jahr auf etwa 35 *M.*"

Aus den Verhandlungen des Niederländischen Vereins für Localbahnen und Tramways.

Der obengenannte Verein wurde im Mai 1881, nachdem zu dem Statut die Königliche Bewilligung ertheilt war, gegründet. Der Verein hat den Zweck, durch gemeinsame Berathungen und gründliche Behandlung der von der geschäftsführenden Direction oder den Mitgliedern des Vereins zur Vorlage gebrachten Angelegenheiten, sowohl das Interesse der Localbahnen und Tramways, als dasjenige des Publikums zu fördern.

Als Mitglieder des Vereins werden aufgenommen: a) alle Niederländischen oder in den Niederlanden betriebenen Localbahn- oder Tramwaygesellschaften; b) alle diejenigen Personen, welche Theilnahme für die Sache tragen. Die geschäftsführende Direction des Vereins ist jedoch berechtigt, aus wichtigen Gründen die Mitgliedschaft abzulehnen. Dieselbe besteht aus mindestens 5 Mitgliedern und wird in der Generalversammlung gewählt mit dem Vorbehalt, dass wenigstens drei Niederländische oder in den Niederlanden betriebene Localbahn- oder Tramwaygesellschaften von ihrer Direction vertreten sein sollen. Jährlich müssen zwei Mitglieder der geschäftsführenden Direction ausscheiden; sie können jedoch sofort wieder gewählt werden.

Die geschäftsführende Direction hat die gesammte Geschäftsleitung des Vereins zu besorgen, die Generalversammlungen vorzubereiten und die Vereinsbeschlüsse auszuführen. Sie hat ihren Sitz in Utrecht. Zu Mitgliedern derselben wurden in der ersten Generalversammlung ernannt: die Directionen der Amsterdamer Omnibusgesellschaft in Amsterdam, der Niederländischen Tramwaygesellschaft in Utrecht, der Arnhemer Tramwaygesellschaft in Arnhem sowie die Herren H. Boers, Secretär der Niederländischen Central-Eisenbahngesellschaft in Utrecht und J. H. van Reigersberg, Betriebsdirector der Süd-Dampftramwaygesellschaft in Breda.

Die Gegenstände, welche gehörig motivirt zur Berathung vorgelegt sind, werden nöthigenfalls durch eine von der geschäftsführenden Direction erwählte Commission vorberathen.

Vierteljährlich findet an einem von der vorhergehenden Generalversammlung zu bestimmenden Orte die Generalversammlung des Vereins statt. Ausserordentliche Generalversammlungen werden von der geschäftsführenden Direction und auf Erfordern von zehn Mitgliedern berufen.

Zur Theilnahme an den Generalversammlungen sind alle Vereinsmitglieder berechtigt.

Die geschäftsführende Direction stellt die Tagesordnung fest. Es bleibt jedoch den Mitgliedern vorbehalten, in der Generalversammlung Gegenstände zur Berathung vorzulegen.

Die Beschlüsse der Generalversammlung haben für die Vereinsverwaltungen lediglich instructive Bedeutung; sie sind nur dann bindend, wenn die betheiligten Partheien sich damit einverstanden erklären.

Die Beschlussfassung erfolgt durch Stimmenmehrheit. Jedem Mitgliede steht nur eine Stimme zu und jeder vertretenen Gesellschaft zwei Stimmen.

Zur Bestreitung sämmtlicher Kosten für die Angelegenheiten des Vereins wird ein jährlicher Beitrag eingezahlt von 10 fl. für jedes Mitglied und von 25 fl. für jede Vereinsverwaltung.

Der Rücktritt aus dem Vereine steht jedem Mitgliede frei, jedoch nur, nachdem die Anzeige davon 3 Monate vor Ablauf des laufenden Etatsjahres vorher der geschäftsführenden Direction gemacht worden ist.

Der Verein ist gegründet für die Dauer von 29 Jahren. Für Auflösung vor Ablauf dieses Termins ist eine Stimmenmehrheit von ¾ der abgegebenen Stimmen erforderlich.

Der Verein zählt über 100 Mitglieder. Ehrenmitglied ist der Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe Klerk.

Zur Ausführung der Beschlüsse der Generalversammlung wurde von der geschäftsführenden Direction eine Commission ernannt für die Aufstellung eines Reglementsentwurfs zur Herstellung der technischen Einheit im Tramwaywesen in Bezug auf die Spurbreite und das Fahrmaterial, nach dem Muster der Grundzüge für die Gestaltung der Secundäreisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Mitglieder dieser Commission sind die Herren N. H. Nierstrasz, Civilingenieur in Utrecht, H. A. Perk, Secretär der ständigen Militär-Eisenbahncommission im Haag und E. M. Vaillant, Ingenieur in Rotterdam.

Eine zweite Commission wurde eingesetzt zur Berathung, inwieweit Aenderungen oder Ergänzungen im Gesetze vom 23. April 1880, betreffend die öffentlichen Transportmittel (s. Jahrg. 1879 No. 38 d. Ztg.), für erforderlich zu erachten sind.

Von der geschäftsführenden Direction ist weiter auf Vorschlag des Herrn Visser, Director der „Sticht'schen" Tramwaygesellschaften an alle Tramwayverwaltungen ein Antrag gestellt auf Einführung einer einheitlichen Dienstkleidung.

Aus öconomischen Gründen wird auf die Annahme dieses Antrages grosser Werth gelegt, da die Kosten für die Beschaffung von Dienstkleidung für kleine Gesellschaften beschwerlich sind und bei Einführung einer einheitlichen Uniform die Beschaffungskosten mit Rücksicht auf die bedeutenden Bestellungen billiger sein sollen.

Auch waren die Bestrebungen des Vereins dahin gerichtet, den Bau von Localbahnen und Tramways durch die Errichtung einer Creditbank für Localbahnen und Tramways zu fördern.

Die Commission, welcher die Angelegenheit zur gutachtlichen Aeusserung überwiesen wurde, hat sich in einem motivirten Berichte principiell mit dem Gedanken einer solchen Anstalt einverstanden erklärt, war jedoch der Meinung, es sei noch nicht Zeit für die Errichtung der Creditbank, weil die Betriebsresultate der Gesellschaften pro 1881 noch nicht bekannt sind und also das Publikum noch nicht in der Lage ist zu beurtheilen, inwieweit die Tramways als genügend lucrative Unternehmen anzusehen sind.

Aus den vierteljährlich erscheinenden Verhandlungen des Vereins entnehmen wir folgende Mittheilungen über die verschiedenen Tramwaygesellschaften in den Niederlanden.

a) Die „Gelder'sche" Dampf-Tramwaygesellschaft. Dieselbe hat ihren Sitz in Doetinchem und hat den Betrieb eines Dampftramways von Dieren nach Doetinchem mit Anschluss an die Niederländische Staatsbahn in Dieren übernommen. Die im Laufe des Jahres 1878 bei der Regierung und den betreffenden Gemeindebehörden vom Herrn H. H. Erdbrink, Cassirer in Doetinchem, nachgesuchte Concession wurde im Juli und October 1880 auf unbestimmte Dauer ertheilt und dann der genannten Gesellschaft übertragen. Das Gesellschaftscapital beträgt 300 000 fl., vertheilt in 54 Stammactien à 2 500 fl. und 165 Actien à 1 000 fl. Die betreffenden Gemeinden garantiren während eines Zeitraums von 10 Jahren eine 4 pCt. Verzinsung der 165 Actien à 1 000 fl., während Seitens der Provinzialstaaten von Gelderland eine Subvention zur Höhe von 26 400 fl. gewährt wurde. Das betriebsleitende Organ besteht aus einem Director und einem aus 5 Commissären bestehenden Verwaltungsrath, welche von der Generalversammlung der Actionäre ernannt werden. Zum Director wurde Herr H. H. Erdbrink in Doetinchem ernannt und zu Commissären die Herren C. Willink Ketjen, Dr. jur. P. Gratama in Doetinchem, O. J. A. Repelaer van Driel in Arnhem, W. L. van Schuylenburch in Wisch und R. van Enst in Doetinchem.

Die Linie Dieren-Doetinchem wurde am 25. Juni 1881 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Gesellschaft hat Concession für die Durchführung der Linie von Doetinchem nach Terborg.

Die 16 km lange eingeleisige Bahn ist bei einer Spurbreite von nur 0,75 m mit Maximalsteigungen von 1 : 50 und mit Curven bis zum Minimalradius von 25 m tracirt.

Dieselbe ist für den Personen- und gesammten Güterverkehr eingerichtet. Der Oberbau besteht aus 16 kg pro laufenden Meter schweren Stahlschienen nach dem System Vignole, die auf Holzschwellen mittelst gewöhnlicher Laschen befestigt sind. Soweit die Bahn auf der Chaussee liegt sind Eisenschwellen zur Anwendung gekommen.

Einrichtungen für den Uebergang von Eisenbahnwagen sind nicht getroffen. Es sind 5 Wasserstationen, wovon 2 in Doesburg und je 1 in Doetinchem, Keppel und Dieren. In Doetinchem ist eine Station mit Wartezimmern (zugleich Wirthshaus), Wagen- und Locomotivschuppen und Magazinen und auf dem Terrain der Staatsbahn in Dieren ist ein Wagen- und Locomotivschuppen.

An Betriebsmitteln sind auf der Bahn vorhanden: 5 Locomotiven, 4 Personenwagen mit einem Radstande von 1,20 m und 22 Güterwagen mit einem Radstande von 1,20, 1,40 und 1,80 m.

Die Locomotiven sind aus der Fabrik „Hohenzollern" in Düsseldorf, wiegen im dienstfähigen Zustande 7 000 kg und kosten 8 100 fl.; dieselben ziehen einen Zug von 30 000 his 40 000 kg.

Die Personenwagen haben Abtheilungen für I. und II. Classe; sie bieten im Ganzen für 46 Personen Platz, wiegen leer 4 000 kg und kosten pro Stück 4 400 fl. Die Güterwagen wiegen 1 500 bis 2 500 kg und haben 3 000 kg Tragfähigkeit. Die Personenwagen sind aus der Fabrik von J. J. Beynes in Harlem, die Güterwagen aus der Fahrik von der Firma Herhrandt & Co. in Ehrenfeld hei Köln. Die Achsen und Räder sind aus Stahl. Täglich werden 250 Nutzkm zurückgelegt.

Der Reingewinn der Gesellschaft wird wie folgt vertheilt. Nach Abzug einer Summe im Belaufe von mindestens 3 pCt. für die Erneuerungs- etc. Fonds wird von dem Gewinnsaldo 4 pCt. an die Actionäre ausgezahlt. Von dem übrighleibenden Betrag fallen 45 pCt. den Erbauern der Bahn zu und 15 pCt. den anderen Actionären, 25 pCt. dem Reservefonds, 5 pCt. den Commissären, 5 pCt. dem Director und 5 pCt. den Beamten. Sohald und solange der Reservefonds 25 pCt. des Gesellschaftscapitals beträgt, werden die für diesen Fonds hestimmten 25 pCt. des Gewinnsaldos nicht abgesondert, sondern zur Amortisirung von Actien à 1 000 fl. al pari verwendet.

b) Die Erste Groninger Tramwaygesellschaft hat ihren Sitz in Veendam und hezweckt den Bau und den Betrieb einer Pferdehahn von der Station Zuidbroek der Niederländischen Staatsbahn über Muntendam, Veendam und Wildervank nach Stadskanaal.

Die im Jahre 1879 von einem Comité nachgesuchte Concession wurde noch im selben Jahre für die Linie Zuidbroek-Wildervank und in 1880 für die Strecke Wildervank-Stadskanaal auf die Dauer von 60 Jahren ertheilt. Das Gesellschaftscapital beträgt 400 000 fl., vertheilt in 1 650 Actien à 250 fl. Die Gesellschaft wird durch eine aus 15 Mitgliedern hestehende Direction repräsentirt.

Am 17. August 1880 wurde die Linie Zuidbroek-Wildervank und am 26. Mai 1881 die Linie Wildervank-Stadskanaal his Buinermond für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Dieser Gesellschaft sind keine Suhventionen gewährt. Von dem Gewinnsaldo des Unternehmens fallen 75 pCt. den Actionären und 25 pCt. dem Reservefonds zu, so lange his dieser Fonds nicht ¼ des in Umlauf gebrachten Capitals übersteigt.

Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 25 km, und zwar Zuidbroek-Wildervank 13 km und Wildervank-Stadskanaal 12 km. Die Bahn hat die normale Spurweite von 1,435 m und liegt in ihrer ganzen Länge auf der Chaussee, mit Ausnahme in Zuidbroek, wo sie an die Staatsbahn anschliesst und dieselbe kreuzt. Die Bahn ist mit 73 kg pro laufenden Meter schweren Stahlschienen nach dem System Demerbe ausgeführt, hat auf 120 m Länge eine Maximalsteigung von 1 : 60 und auf 32,50 m Länge eine Curve bis zum Minimalradius von 18 m.

Einrichtungen für den Uebergang von Eisenbahnbetriebsmitteln kommen nicht vor. Es sind in der Bahn 10 bewegliche und 1 feste Brücke, welche zu gleicher Zeit für den gewöhnlichen Verkehr dienen; die Gesellschaft hat den Eigenthümern für die Benutzung einen jährlichen Beitrag zu den Unterhaltungskosten derselben zu zahlen.

Es sind vorhanden: 33 Pferde, 11 hedeckte und 2 offene Personenwagen, 1 Güterwagen und 3 Arbeitswagen. Der Güterwagen hat eine Tragfähigkeit von 3 000 kg und die Arbeitswagen jeder von 1 000 kg.

c) Die Niederländische Tramwaygesellschaft, mit Sitz in Utrecht, bezweckt die Concessionsgesuche zum Bau und Betrieb von Tramways in den Niederlanden, sowie die Ausführung dieser Concessionen. In 1878 wurde die Concession nachgesucht für ein Tramwaynetz in der Provinz Friesland. Die fast nur auf die Dauer von 50 Jahren ertheilten Concessionen wurden der Gesellschaft übertragen. Das Gesellschaftscapital beträgt 1 500 000 fl., wovon 1 000 000 fl. vertheilt in Actien à 1 000 fl. und 250 fl. im Umlauf. Die Direction besteht aus einem Director, Herrn S. Hamelink in Utrecht, und 3 Commissären. Die erste Linie von Dokkum nach Veenwouden wurde am 6. October 1880 und die zweite von Veenwouden nach Bergum am 19. September 1881 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Ueberdies hat die Gesellschaft den Bau folgender Linien in Angriff genommen: Harlingen-Sneek, Joure-Heerenveen-Gorredyk und ist ihr Concession ertheilt für die Linien Gorredyk-Bergum, Lemmer-Joure und Bolsward-Workum. Auch ist noch in der Provinz Friesland die Concession nachgesucht und hereits zum Theil ertheilt worden für die Linien Dokkum-Holwerd-Stiens-Leeuwarden und Harlingen-St. Anna Parochie-Stiens. In 1881 wurde weiter von der Gesellschaft die Concession erbeten für eine Linie von Utrecht nach Uithoorn mit Zweigbahnen a) über Amstelveen und Overtoom nach Amsterdam, b) über Haarlemmermeer nach Haarlem und c) nach Alfen. In Alfen schliesst sich die Linie an eine zweite anzulegende Linie, welche in südwestlicher Richtung von Utrecht über Gouda, den Haag, Rotterdam nach Leiden führt.

Der Gewinnsaldo wird wie folgt vertheilt nach Gewährung einer Dividende von 5 pCt. an die Actionäre: 40 pCt. an die Actionäre, 25 pCt. an die Erbauer, 15 pCt. an die Mitglieder des Verwaltungsrathes, 10 pCt. an den Director und 10 pCt. an den Reservefonds. Von den Actien wurde die erste Serie emittirt zum Cours von 100 pCt. und die zweite Serie zu 103 pCt.

Die 11 km lange Linie Dokkum-Veenwouden hat die normale Spurweite von 1,435 m, ist eingeleisig gebaut und liegt ausschliesslich auf der Chaussee. In Veenwouden Anschluss an die Niederländische Staatsbahn. Einrichtungen für den Uebergang von Eisenbahnmaterial sind nicht getroffen.

Für den Betrieb der Linie Dokkum-Veenwouden-Bergum werden benutzt 15 Pferde, 7 Personenwagen, 2 Güterwagen, 1 Viehwagen und 3 zweirädrige kleine Gepäckwagen.

d) Die Rotterdamer Tramwaygesellschaft in Rotterdam bezweckt den Bau und Betrieb von Pferdehahnen und Dampftramways nach den Bedingungen der den Herren W. D. van Mourik zu Drumpt und K. B. J. de Bruyn & Co. zu Tiel am 15. August 1878 ertheilten Concession. Das Gesellschaftscapital beträgt 1 000 000 fl. An der Spitze der Gesellschaft steht ein Director, Herr C. F. Guichard, vorher Betriebsinspector der Holländischen Eisenbahngesellschaft. Nach Auszahlung einer Dividende von 5 pCt. an die Actionäre und nach Abzug einer von Commissären zu bestimmenden Summe für Reserve wird der überbleibende Reingewinn wie folgt vertheilt: 55 pCt. an die Actionäre, 10 pCt. an die Commissäre, 9 pCt. an den Director, 16 pCt. an die Beamten der Gesellschaft und 10 pCt. zur Bildung eines Reservefonds.

In Betrieb befinden sich die Stadtbahnen von der Börse nach dem Bahnhofe „Delftsche Poort" 1 760 m, Park 2 380 m, Willemsplein 2 660 m, Crooswyksche Hude 1 700 m, von der „Nieuve haven" nach Kralingen 1 760 m, von dem „Ostplein" nach dem Bahnhofe Delftsche Poort 2 040 m, und die Linie von Rotterdam nach Delfshaven 2 950 m. Die Linie Rotterdam-Schiedam, 6 600 m lang, ist im Bau hegriffen. Die Länge der Seiten- und Doppelgeleise beträgt 3 611 m. Die Bahn hat normale Spurweite von 1,435 m und ist auf einzelnen Strecken doppelgeleisig. Die Ausweichegeleise sind durchschnittlich 80 m lang. Der Tramway ist hauptsächlich für den Personenverkehr, kann aber auch für den Güterverkehr benutzt werden. Die Stadthahnen werden mit Pferden und Mauleseln, die Linien nach Delfshaven und Schiedam durch Dampf betrieben. Die Linie hat in Rotterdam Anschluss an die beiden Stationen „Beurs" und „Delftsche Poort" der Niederländischen Staats- und Holländischen Eisenhahnen. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 25 auf einer 46 m langen Strecke, die kleinste Curve ist von 18 m Radius. Betriehsmittel: 201 Pferde, 10 Maulesel, 3 Locomotiven (4 neue Locomotiven sind bestellt worden), 42 bedeckte und 18 offene Personenwagen; Güterwagen sind nicht vorhanden. Die Personenwagen hahen nur eine Wagenclasse; nur die nach Schiedam laufenden Wagen haben zwei Wagenclassen. Die Locomotiven — aus der Fabrik in Winterthur — sind für Coaksfeuerung eingerichtet. Die Personenwagen — aus der Fabrik von J. J. Beynes in Haarlem und Herbrandt & Co. in Ehrenstein — bieten durchschnittlich für 30 Personen Platz.

e) Die „Sticht'sche" Tramwaygesellschaft in Utrecht bezweckt den Bau und den Betrieb einer Pferdebahn von Utrecht via de Bilt anfänglich nach Zeist, um die Linie später bis Driebergen, Doorn und weiter in der Richtung nach und bis Arnhem durchzuführen, und weiter in verschiedene Richtungen der Provinzen Utrecht oder Gelderland. Die im Jahre 1877 seitens einer Commission nachgesuchte Concession für die Linie Utrecht-Zeist wurde im selhen Jahre auf die Dauer von 50 Jahren ertheilt und der Gesellschaft übertragen. Das Gesellschaftscapital besteht aus 1 750 Stammactien à 100 fl. und einer mit 5 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe von 75 000 fl. Director ist Herr W. J. Visser in Utrecht.

Die 10,80 km lange Linie Utrecht-Zeist wurde am 20. Mai 1879 dem Betriebe übergeben. Die Bahn, welche ausschliesslich auf der Chaussee liegt, ist eingeleisig und hat die normale Spurweite von 1,435 m. Sie ist eingerichtet für Personen- und Güterverkehr.

Die Gesellschaft besitzt 42 Pferde und 14 Personenwagen. Güterwagen sind nicht vorhanden. Die Personenwagen haben nur eine Wagenclasse und bieten durchschnittlich für 28 Personen

Platz. Sie sind aus der Fabrik von J. J. Beynes in Haarlem. Durchschnittlich werden 600 Nutzkm täglich zurückgelegt.

f) **Die Süd-Dampftramwaygesellschaft** in Breda bezweckt den Bau und den Betrieb eines Dampftramways von Breda über Oosterhout nach Geertruidenberg und weiterer Linien, deren Bau später durch die Actionäre beschlossen werden sollte. Auch das Expeditionswesen, insoweit dieses mit dem Betrieb ihrer Linien in Verbindung steht, wird zu ihrem Geschäftskreis gehören. Die von den Herren S. Brons in Kralingen und Jos. Levelt in Rotterdam nachgesuchte Concession wurde auf eine Dauer von 30 Jahren ertheilt. Das Gesellschaftscapital beträgt 600 000 fl., vertheilt in Actien à 1 000 fl. Unter Beaufsichtigung eines aus vier Mitgliedern zusammengestellten Verwaltungsraths ist die Geschäftsleitung der Gesellschaft einem Director übertragen.

Die Linie Breda-Oosterhout wurde am 25. September 1880 für den Verkehr eröffnet und am 19. September 1881 die Linie Oosterhout-Dongen. Von dem Reingewinn wird eine Dividende gewährt von 5 pCt. des Actiencapitals. Von dem Ueberrest fallen den Actionären 45 pCt., dem Director 10 pCt., den Commissären 25 pCt. zu, während die übrigen 20 pCt. dem Reservefonds zu Gute kommen, bis dieser Fonds eine Summe von 100 000 fl. ausweist, in welchem Falle die 20 pCt. für ¼ dem Director, für ¼ den Commissären und für die Hälfte den Actionären zufallen.

Die Linie Breda-Oosterhout ist 9 300 m lang. Die Linie ist eingeleisig, liegt ausschliesslich auf der Chaussee und ist für Personen- und Güterverkehr eingerichtet. Sie hat in Breda Anschluss an die Station der Staatsbahn und kreuzt dieselbe zwischen Breda und Tilburg. Die Bahn hat eine Spurweite von 1,067 m mit Maximalsteigung von 1 : 55 auf einer Strecke von 80 m und mit Curven bis zum Minimalradius von 16,5 m.

An Betriebsmitteln sind vorhanden 6 Locomotiven, 16 Personenwagen und 5 Güterwagen.

g) **Die Arnhemer Tramwaygesellschaft** in Arnhem bezweckt den Bau und den Betrieb von städtischen Pferdebahnen und von einer Linie von Arnhem nach Velp. Die von dem Herrn D. N. P. van der Heyden in Arnhem nachgesuchte Concession wurde am 24. Mai und 8. November 1879 auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt. Das Gesellschaftscapital besteht aus 315 Stammactien à 1 000 fl. mit 240 Actien à 250 fl. Mit der Geschäftsleitung ist ein Director beauftragt unter Beaufsichtigung eines aus 3 Commissären zusammengesetzten Verwaltungsrathes. In Betrieb sind die Linie Arnhem-Velp, 6,125 km lang und die Gürtelbahnstrecke, 2,720 km lang.

Von dem Reingewinn der Gesellschaft wird, nach Abzug einer Summe zum Belaufe von mindestens 5 pCt. der Beschaffungskosten der Besitzungen der Gesellschaft, an die Actionäre eine Dividende gewährt von 5 pCt. Der Ueberrest wird wie folgt vertheilt: Director 25 pCt., abgeordneter Commissär 12½ pCt., übrigen Commissäre zusammen 5 pCt., Actionäre 57½ pCt.

Die Bahn ist mit Stahlschienen nach dem System Demerbe ausgeführt; grösste Steigungen 30 pro Mille und kleinste Curven von 20 m Halbmesser.

Die Bahn wird im Sommer mit 62 und im Winter mit 54 Pferden betrieben. Es werden täglich durchschnittlich 850 Nutzkilometer zurückgelegt.

h) **Die „Dordrechtsche" Tramwaygesellschaft** hat sich im November 1879 in Brüssel constituirt unter der Firma Société Anonyme Belge des tramways de Dordrecht à Bruxelles zum Zwecke des Baues und Betriebes von Pferdebahnen in Dordrecht. Das Gesellschaftscapital beträgt 150 000 Frcs., vertheilt in 1 500 Stammactien à 100 Frcs. Die Geschäftsleitung wird besorgt von einem aus höchstens 5 und mindestens 3 Mitgliedern zusammengesetzten Administrationsrath, unter Beaufsichtigung von mindestens einem und höchstens 3 Commissären.

Der Reingewinn wird wie folgt vertheilt: 5 pCt. für den Reservefonds (so lange bis dieser Fonds eine Summe zur Höhe von 10 pCt. des Gesellschaftscapitals nicht ausweist), 5 pCt. Dividende, der Ueberrest fällt den Actionären und den Inhabern von „actes de jouissance" zu, nach Abzug der seitens der Generalversammlung den Mitgliedern des Administrationsrathes und Commissären zu gewährenden Emolumenten.

Die Bahn wurde nach dem System Finet ausgeführt.

(Schluss folgt.)

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

Das 25 jährige Jubiläum des Präsidenten Herrn Dr. H. Ameshoff.

Während von allen Stationen die Fahnen wehten, begab sich am 1. März Mittags eine Deputation aus den ältesten Ober-Beamten bestehend, deren Wortführer Herr Ober-Ingenieur Verloop war, zu Herrn Ameshoff, um demselben Glück zu seinem 25 jährigen Dienst-Jubiläum zu wünschen. Unter Hinweisung auf die grossen Verdienste des Jubilars um das Unternehmen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn sprach derselbe die Hoffnung aus, Herr Ameshoff möge noch lange im Stande sein, die Leitung der Direction als Vorsitzender zu führen.

Zum Andenken an die Jubelfeier übergab Herr Verloop als Geschenk eine silberne Tafelplatte, welche aus Beiträgen von etwa 2 200 Beamten, sowohl Ingenieuren als Bahnwärtern, Güterverwaltern als Arbeitern, angeschafft worden war.*)

Herr Ameshoff antwortete hierauf, dass ein dreifaches Gefühl von Dankbarkeit ihn erfüllte: 1. gegen den Allerhöchsten, welcher ihm Segen zu seiner Arbeit und Kraft gegeben habe, um dieselbe mit Eifer und Lust so viele Jahre durchzuführen; 2. gegen das Personal, von welchem jeder in seinem Kreis mitgewirkt habe zum Erzielen der jetzigen Ergebnisse und 3. gegen seine Frau, welche ihn in die Lage gestellt habe, sich ganz und allein seiner Arbeit zu widmen und alle anderen Sorgen auf sich nahm. Ein dreifaches „Lebehoch!" der etwa 600 anwesenden Beamten schloss diese Rede.

Eine Stunde später wurde Herrn Ameshoff von den Directoren der Gesellschaft 2 krystallene „Frucht-Coupes" mit silbernen Guirlanden und schweren silbernen Füssen übergeben; später noch 2 Blumen-Etageren mit doppelten Etagen von den Commissarien der Gesellschaft. Im Uebrigen fehlte es dem Herrn Ameshoff nicht an Glückwünschen auch nicht aus dem Auslande. Wie bekannt, war Herr Ameshoff unter Anderen der Bahnbrecher für die Eröffnung der Beziehungen für den internationalen Eisenbahnverkehr mit Deutschland.

*) Diese silberne Platte (Plateau de table) mit silbernen je 5 Lichter tragenden Candelabers soll den Tafelaufsatz (Milieu de table) tragen, welcher dem Jubilar in 1864 ebenfalls durch das Personal angeboten wurde. An der einen Seite befindet sich der Auftrag, an der anderen Seite die Widmung des Personals der Niederländischen Rhein-Eisenbahn mit den betreffenden Jahreszahlen. Zu diesem Geschenk gehört ein Album, welches die Namen der Theilnehmer enthält, mit schweren silbernen Ecken und dem Namen des Jubilars.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am Heutigen tritt zum Hessisch-Badischen Tarife (Heft 9 des Südwestdeutschen Verbandes) vom 1. October 1881 der 2. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen der Linie Limburg-Höchst a/M., Niedernhausen-Wiesbaden, sowie für die Station Hanau der Hessischen Ludwigs-Bahn und ist zu 25 ₰ von unserem Tarifbureau zu erhalten. Mainz, den 1. März 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (471)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit Giltigkeit vom 1. März 1882 erscheint ein Ausnahmetarif für den Export von hartem Nutzholz, auch Fassdauben in Wagenladungen à 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür pro verwendeten Wagen, im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, K. K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, nach Romanshorn (transit), Verrières (transit) und Genf (transit) mit der Bestimmung nach Frankreich.

Hierdurch wird der Specialtarif vom 1. Mai 1879 für den Transport von Fassdauben und sonstigem harten Nutzholz von Stationen der Südbahn, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser, Alföld-Fiumaner und Battaszék-Dombovár-Zákányer Eisenbahn nach Romanshorn, Verrières, Genf und Delle (transit) aufgehoben.

Exemplare des Tarifes können direct oder im Wege der Stationen von unserem commerziellen Bureau bezogen werden. Wien, am 14. Februar 1882. Die General-Direction. (472)

Die Gültigkeitsdauer der bis ult. März cr. bestehenden ermässigten Steinkohlen-Frachtsätze von Ruda, Schmiederschacht, Lythandragrube und Wolfganggrube nach Zawadzki wird bis Ende Juni d. J. verlängert. Breslau, 4. März 1882. VI 1094. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Rechte-Oderufer Eisenbahngesellschaft. (473)

Am 1. März c. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen** Verkehre die nachstehend aufgeführten Tarife resp. Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag II zu Theil II des Gütertarifes vom 1. April 1881, enthaltend Abänderung des Vorwortes und Spezialbestimmung zum Betriebs-Reglement bezüglich Erhöhung der zulässigen Werthnachnahmen auf den Betrag von 1 000 ℳ. Preis 5 ₰.

2. Je ein Nachtrag II zu den Heften I—III des Gütertarifes (Preis je 10 ₰), enthaltend neue Frachtsätze für die Station Rohrbach und ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerztransporte im Verkehre mit Station St. Ingbert der Pfälzischen Bahnen sowie Druckfehlerberichtigungen. Der Nachtrag II zu Heft I enthält ferner noch theilweise ermässigte Frachtsätze für Station Saargemünd der Pfälzischen Bahnen und der Nachtrag II

zu Heft II neue Frachtsätze für die Stationen Borghorst und Ochtrup, sowie Ergänzungen der Frachtsätze für Station Wetzlar des Eisenbahndirections-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) unter Aufhebung der für letztere Station im Tarife vom 1. Februar 1881 (Heft IV) für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. und Stationen der Pfälzischen Bahnen bestehenden bezüglichen Frachtsätze. Für den Verkehr mit denjenigen Stationen der Pfälzischen Bahnen, für welche der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Verkehr Frachtsätze nicht enthält, bleiben diejenigen des vorgedachten Tarifs vom 1. Februar 1881 noch bis auf Weiteres in Gültigkeit.

3. Ein neues Heft IV zum Gütertarife, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Aachen, Rothe-Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn. Preis 15 ₰.

4. Nachtrag I zum Tarife vom 1. Mai 1881 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend Ergänzungen bezw. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der Tarifvorschriften, Aufnahme der Station Glanmünchweiler der Pfälzischen Bahn in den Verbandsverkehr und Berichtigung des Haupttarifs. Preis 10 ₰.

Soweit durch die vorstehend aufgeführten Nachträge Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben letztere noch bis zum 15. Mai c. in Gültigkeit. Köln, 28. Februar 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (474)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. werden die in dem Ausnahmetarif a des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarifs vom 1. bezw. 20. Januar 1880 unter Oelsaaten aufgeführten Artikel „Sonnenblumen-, Senf- und Canariensamen“ aus diesem Tarif eliminirt und kommen von diesem Tage ab für die genannten Artikel in Quantitäten von 10000 kg die höheren Sätze der Classe C 2 des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Verband-Gütertarifs vom 1. Januar 1880 zur Anwendung.

Die Abfertigung der genannten Artikel zwischen denjenigen Stationen des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarifs, welche nicht gleichzeitig in dem Verband-Gütertarif enthalten sind, erfolgt vom 1. Mai cr. ab mangels directer Tarifsätze im gebrochenen Verkehr auf die Galizisch-Deutschen Uebergangsstationen bezw. auf die nächste Verbandstation. Breslau, den 4. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen. (475)

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Durch Nachtrag XXV zum Schleswig-Holsteinischen Verbands-Gütertarif vom 1. Januar 1878 werden vom 10. d. M. ab ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für gebrannten Kalk ab Itzehoe zur Einführung gebracht, auch werden die mit Nachtrag VIII zu diesem Tarif eingeführten Ausnahmesätze für Cement ab Itzehoe im Verkehr mit Sternschanze und Hamburg loco hierdurch ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrages bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich in Empfang genommen werden. Altona, den 3. März 1882. Die Direction. (476)

Chemin de fer Grand Central Belge. L'Administration du chemin de fer Grand Central Belge vient d'apporter des additions et des modifications aux tarifs spéciaux No. 5 I, 26 I, 32 I, 33 I, 42 I, 45 I, 46 I, 83 I et 84 I pour le transport des marchandises, etc. en service intérieur.

Le tarif spécial No. 59 I cessera d'être en vigueur à partir du 1. Mai prochain. (477)

Für Kokes- und bezw. Steinkohlen-Sendungen von den Stationen Bochum Rh., Herne K. M. und Herne W. des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach den Oesterreichischen Stationen Linz, Scheifling, Unzmarkt, Treibach, Leobersdorf trans. und Triestinghof treten am 25. März d. Js. neue bezw. ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind. Köln, den 3. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (478)

Am 1. April d. J. treten an Stelle der in den diesseitigen **Localtarifen für den Güterverkehr** und die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze zwischen den Stationen Altwasser und Waldenburg der Schlesischen Gebirgsbahn einerseits und den übrigen Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks beziehungsweise sämmtlichen Berliner Bahnhöfen andererseits anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft, welche theils Ermassigungen, theils Erhöhungen gegen die bestehenden Tarifsätze enthalten. Soweit letzteres der Fall ist, behalten die bisherigen Tarifsätze noch bis zum 15. April d. J. Gültigkeit.

Die neuen Tarifsätze für den Güterverkehr der diesseitigen Station Waldenburg kommen gleichzeitig auch für Station Waldenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, desgleichen diejenigen für unsere Stationen Berlin Schlesischer Bahnhof, Cottbus, Peitz, Elsterwerda, Grossenhain, Falkenberg und Leipzig für die gleichnamigen Stationen Berlin und Cottbus der Berlin-Görlitzer, Peitz und Grossenhain der Cottbus-Grossenhainer, Grossenhain und Leipzig der Sächsischen Staatsbahn und Falkenberg und Elsterwerda der Berlin-Anhaltischen Bahn an Stelle der für letztere im Stettin-Märkisch-Schlesischen und Schlesisch-Sächsischen Verbandtarif bezw. im Tarif für den directen Güterverkehr zwischen diesseitigen und Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn bestehenden Tarifsätze zur Einführung.

Bis auf Weiteres wird über die neuen Tarifsätze von unserm Verkehrs-Büreau hier, Leipziger Platz 17, Auskunft ertheilt. Berlin, den 2. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. Zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (479)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15 März d. J. gelangt im Verkehre von den Stationen Dombrau und Karwin der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach solchen in der Richtung nach Wien gelegenen Stationen der a. p. K. F.-Nordbahn, sowie des Lundenburg-Grussbacher Flügels und der Mähr.-Schles. Nordbahn und zwar für den Transport von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, durch welchen die bisher bestandenen Frachtsätze des ab 1. Januar 1880 giltigen gleichen Tarifes ausser Kraft treten. Wien, den 3. März 1882. (480)

Am 1. April cr. kommt der in unserer Bekanntmachung vom 19. December vor. J. angekündigte Nachtrag VII zu Theil II, sowie der Nachtrag V zu Theil III des Tarifs für den Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischen Verband zur Einführung. Soweit die Nachträge Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen enthalten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai ds. Js. in Kraft. Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 3. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (481)

Soweit die im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbands-Güter-Tarif vom 1. März cr. enthaltenen Frachtsätze zwischen Altwasser, Breslau, Liegnitz, Stettin und Waldenburg i. Schl. des Königlichen Directionsbezirks Berlin einerseits und Märkisch-Posener Stationen andererseits niedriger sind, als die im Verbandstarif der Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Januar 1878 für die gleichnamigen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn enthaltenen, kommen sie ab 1. März cr. auch für den letztgenannten Verkehr zur Anwendung. Guben und Breslau, 1. März 1882. Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn Gesellschaft. (482)

Vom 15. März cr. ab tritt der erste Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Flachs, Hanf, Heede und Werg sowie für den Transport von Eisen und Stahl etc. im Verkehr zwischen Korschen transito einerseits und verschiedenen Deutschen Stationen andererseits, giltig vom 1. Juli 1881, in Kraft, enthaltend:

1. Berichtigung des Firmenregisters im Haupttarif.
2. Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs II (Eisen und Stahl etc.).
3. Berichtigung des Frachtsatzes für Flachs im Ausnahmetarif I a für den Verkehr mit Köln (Eisenbahn-Directionsbezirk Köln linksrheinisch).
4. Aufnahme mehrerer Stationen in den Ausnahmetarif I (Flachs etc.).
5. Aufhebung einzelner Verkehrsrelationen im Ausnahmetarif I (Flachs etc.).
6. Aufnahme einzelner Stationen in den Ausnahmetarif II (Eisen und Stahl etc.).
7. Ergänzung einzelner Stationsbezeichnungen im Ausnahmetarif II (Eisen und Stahl etc.).

Exemplare dieses Nachtrags können von den Verbandstationen zum Stückpreise von 0,10 ℳ käuflich bezogen werden. Bromberg, den 1. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (483 J)

Vom 16. April cr. ab werden die Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Bezirks und der Marienburg-Mlawkaer Bahn einerseits und Breslau Stadtbahnhof und Mochbern der Rechte-Oderufer Eisenbahn andererseits im Preussisch-Oberschlesischen Verbande um 0,14 ℳ pro 100 kg für Eilgut und 0,07 ℳ pro 100 kg für Stückgut und die Güter der Wagenladungsclassen und des Ausnahmetarifes für Getreide erhöht.

Es kommen demnach die für Breslau Oderthor-Bahnhof gültigen Sätze plus der vorbezeichneten Beträge pro 100 kg zur Erhebung. Bromberg, den 4. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (484 J)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Verbandstarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 10. März cr. Nachtrag VI in Kraft, Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltend.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, welche auch Exemplare à 0,05 ℳ käuflich abgeben. Erfurt, den 4. März 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (485)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zufolge ist am 1. d. Mts. die 7,06 km lange Theilstrecke Erbach-Hetzbach-Beerfelden der Bahn von Erbach nach Eberbach dem Betriebe übergeben worden.

Berlin, den 4. März 1882.

Einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn zufolge ist am 1. d. Mts. die zwischen den Stationen Prag und Hostivar gelegene Station Nussle-Vrsovic für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 6. März 1882.
Die geschäftsführende Direction.

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Am 1. April d. Js. wird die an der Linie Sangerhausen-Erfurt zwischen den Stationen Heldrungen und Sömmerda gelegene Haltestelle Griefstedt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Submission auf Lieferung von eisernen Ueberbauten zu fünf Bahnbrücken und den kleineren Brücken der Secundärbahn Cölbe-Laasphe, eingetheilt in 4 Loose. Gesammtbetrag der Massen = 207 400 kg Schmiedeeisen, 2 000 kg Stahl, 10 350 kg Gusseisen.

Termin: Sonnabend, den 25. März 1882, Vormittags 11 Uhr, im Büreau des Regierungs-Baumeisters Steinvorth zu Marburg. Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von eisernen Ueberbauten" sind dem Regierungs-Baumeister Steinvorth einzureichen. Bedingungen und Gewichtsberechnungen für die Gesammtarbeit können von demselben gegen Einsendung von 2 ℳ. bezogen werden. Auch sind bei demselben die betreffenden Zeichnungen zur Einsicht ausgelegt. Die letzteren werden auf besonderes Verlangen für den Betrag von 5 ℳ. verabfolgt. Die Verwaltung wahrt sich das Recht, den Zuschlag einem der drei Mindestfordernden zu ertheilen und falls kein annehmbares Gebot erfolgt, sämmtliche Offerten abzulehnen. Hannover, den 5. März 1882.
Königliche Eisenbahndirection. (71)

Königliche Eisenbahndirection Berlin. Die Lieferung von:

a) 785 Stück kiefernen Telegraphenstangen von je 7 m Länge und 15 cm Zopfstärke,
b) 390 Stück dergleichen Stangen von je 8,5 m Länge und 15 cm Zopfstärke,
c) 125 Stück dergleichen Stangen von je 10 m Länge und 15 cm Zopfstärke

soll im Wege der Submission vergeben werden, wozu ein Termin auf Dienstag, den 21. März 1882, Vormittags 10 Uhr, in dem Bureau des Unterzeichneten, Koppenstrasse 88/89 hierselbst, anberaumt ist, bis zu welchem Tage die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Telegraphenstangen" eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus, auch können daselbst Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden. Berlin, den 1. März 1882. Der Telegraphen-Inspector. Zwez. (69 J)

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). Die Lieferung unseres Bedarfs an Kupferplatten für Locomotiv-Feuerkasten etc. im Gesammtgewichte von ca. 55 000 kg soll nach Massgabe der bezüglichen allgemeinen und speciellen Bedingungen, welche gegen Einsendung von 0,30 ℳ. von unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof No. 48 hierselbst, zu beziehen sind, im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten müssen versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Kupferplatten" versehen, portofrei spätestens bis zum 11. März 1882, Vormittags 10 Uhr, in unserem Geschäftslocale hierselbst abgegeben werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die eingegangenen Offerten werden zu dem vorbezeichneten Termine in unserem maschinentechnischen Büreau in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Offerenten eröffnet. Köln, den 28. Februar 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (66)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbaumaterialien zur Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Bahnen soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:

a) 1 500 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Stahl,
b) 11 000 Paar Seitenlaschen von Eisen,
c) 25 000 Stück Laschenbolzen,
d) 180 000 Stück Schienennägel,
e) 100 000 Stück Unterlagsplatten

(b–e: zu Schienen von 123 mm Höhe.)

Lieferzeit von Mai bis September 1882.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten, welche pr. Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug" längstens bis 24. März ds. Js. einzureichen. Ludwigshafen am Rhein, den 2. März 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. von Jaeger. (70)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 20. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Benth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. März 1882.

Dieser Nummer liegt No. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt: Die Organisation des Staats-Eisenbahnbetriebes auf den westlichen Oesterreichischen Staatsbahnen. — Die Berathung des Gesetzentwurfs, betr. den weiteren Erwerb von Privatbahnen für den Preussischen Staat. — Berlin-Anhaltische Eisenbahn (ausserordentliche Generalversammlung). — Aus Oesterreich-Ungarn. — Aus den Verhandlungen des Niederländischen Vereins für Localbahnen und Tramways (Schluss). — Amerikanische Correspondenz. — Verein für Eisenbahnkunde. — Elektrotechnischer Verein. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Organisation des Staats-Eisenbahnbetriebes

auf den westlichen Oesterreichischen Staatsbahnen und den vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahnen.

Auf Grund der Artikel IV und V des Gesetzes vom 23. December 1881, „Reichs-Gesetzblatt" vom 4. März 1882, betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Kaiserin Elisabethbahn durch den Staat, sowie in Durchführung der §§ 4 und 7 des Gesetzes vom 14. December 1877, die garantirten Eisenbahnen betreffend, sind durch Verordnung des K. K. Oesterreichischen Handelsministeriums vom 26. Februar 1882 die nachstehenden, mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Februar 1882 genehmigten „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen" mit der Wirksamkeit vom 1. Juli 1882 erlassen worden, mit welchem Zeitpunkte die zufolge Kundmachung des Handelsministers vom 3. August 1878 getroffenen Bestimmungen über die Verwaltung der Niederösterreichischen Staatsbahnen ausser Kraft treten.

Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Errichtung einer Central-Verwaltungsstelle für die westlichen Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen.
§ 2. Organische Stellung und Befugnisse der Central-Verwaltungsstelle insbesondere gegenüber der Staatsaufsicht.
§ 3. Bestreitung der Kosten der Central-Verwaltungsstelle.
§ 4. Gliederung der Central-Verwaltungsstelle.
§ 5. Ernennung des Präsidenten.
§ 6. Wirkungskreis und Verantwortlichkeit des Präsidenten und seines Stellvertreters.
§ 7. Dem Handelsministerium vorbehaltene Verwaltungsgegenstände.
§ 8. Behandlung der Angelegenheiten des Staatsbetriebes im Handelsministerium.

II. Staats-Eisenbahnrath.

§ 9. Zusammensetzung des Staats-Eisenbahnrathes.
§ 10. Vorschlagsrecht der Handels- und Gewerbekammern.
§ 11. Vorschlagsrecht von Landwirthschafts-Corporationen.
§ 12. Sonstige Bestimmungen über die Ausübung des Vorschlagsrechtes.
§ 13. Wiederbesetzung erledigter Stellen.
§ 14. Ständiger Beirath.
§ 15. Periodischer Zusammentritt des Staats-Eisenbahnrathes; Vorsitz und Theilnahme an den Sitzungen.
§ 16. Angelobung und Entschädigung der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes.
§ 17. Wirkungskreis des Staats-Eisenbahnrathes.
§ 18. Gutachten des Staats-Eisenbahnrathes.
§ 19. Wirkungskreis des ständigen Beirathes.

III. Direction und executiver Dienst.

§ 20. Wirkungskreis der Direction.
§ 21. Abtheilungen der Direction.
§ 22. Buchhaltung als Rechnungsdepartement.
§ 23. Rechte und Pflichten des Personals.
§ 24. Ruheversorgung des Personales.
§ 25. Behandlung der Disciplinarangelegenheiten.
§ 26. Geschäftsbehandlung bei der Direction.
§ 27. Organisation des executiven Dienstes.
§ 28. Ober-Betriebsämter.
§ 29. Bahnpolizei.
§ 30. Erweiterungsbauten.

IV. Schlussbestimmung.

§ 31. Durchführung der vorstehenden Organisation.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. **Errichtung einer Central-Verwaltungsstelle für die westlichen Staats- und die vom Staate betriebenen Privatbahnen.** Zur Führung des Betriebes der nachstehenden Eisenbahnen:
a) Kaiserin Elisabethbahn,
b) Kronprinz Rudolfbahn,
c) Niederösterreichische Staatsbahnen (einschliesslich Donau-Uferbahn),
d) Staatsbahn Tarvis-Pontafel,
e) Staatsbahn Braunau-Strasswalchen
wird ausserhalb des Handelsministeriums, welchem jedoch die Oberaufsicht sowie die unten angeführten Verwaltungsagenden vorbehalten bleiben, eine für den gesammten Betriebscomplex der genannten Bahnen einheitlich fungirende Central-Verwaltungsstelle mit dem Sitze in Wien errichtet.

Dieselbe hat bezüglich der Kaiserin Elisabethbahn den vom Staate übernommenen Betrieb sowie die sonstigen Verwaltungsgeschäfte, insoweit dieselben in Gemässheit des mit Gesetz vom 23. December 1881, R.-G.-Bl. No. 141, genehmigten Uebereinkommens vom 24. December 1880 und 28. Januar 1881 an den Staat übergegangen sind, zu führen.

Sie tritt bezüglich der Kronprinz Rudolfbahn an die Stelle der K. K. Betriebsverwaltung, deren Befugnisse nach Massgabe des Protocollarübereinkommens vom 29. December 1879 auf sie übergehen.

Bezüglich der Niederösterreichischen Staatsbahnen (Lit. c) tritt sie an die Stelle der bisherigen durch die Ministerialcommission geleiteten Verwaltung.

Es bleibt vorbehalten, der Central-Verwaltungsstelle noch andere innerhalb ihres Bahngebietes oder in der Nähe desselben gelegene Bahnen, deren Betrieb etwa in der Folge vom Staate übernommen werden sollte, behufs der Betriebsführung unterzuordnen.

§ 2. **Organische Stellung und Befugnisse der Central-Verwaltungsstelle insbesondere gegenüber der Staatsaufsicht.** Die zu errichtende Central-Verwaltungsstelle ist dem Handelsministerium unmittelbar untergeordnet. Sie unterliegt mit dem gesammten ihr angehörigen oder unterstehenden Personal, dessen Rechte und Pflichten sich nicht nach den für Staatsbeamte

giltigen Normen, sondern nach den besonderen Vorschriften bestimmen, die für jenes Personal schon derzeit bestehen oder in der Folge erlassen werden, der Aufsicht und Controle der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen nach Massgabe der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. No. 1 ex 1852, bezw. der an deren Stelle getretenen Anordnungen.

In Ansehung der Disciplinargewalt der Generalinspection (§§ 79 ff. E-B.-O.) und des Handelsministeriums (§ 85 E-B.-O.) sind die Beamten und Diener der Central-Verwaltungsstelle und der derselben untergeordneten Dienststellen gleich Beamten und Dienern von Privatbahnen, und ist die Central-Verwaltungsstelle gleich der Direction eines Privat-Eisenbahnvereines zu behandeln.

Insoweit für die Central-Verwaltungsstelle als vom Staate bestelltes Verwaltungsorgan nicht besondere Anordnungen getroffen werden, sind die Anordnungen, welche die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes in verkehrs- und sicherheitspolizeilicher Hinsicht gegenüber den Unternehmungen von Privatbahnen, dann die von diesen letzteren aus öffentlichen Rücksichten zu erstattenden Vorlagen und Ausweise zum Gegenstande haben, wie namentlich in Betreff der Vorlage und Genehmigung von Bauprojecten, ferner von Instructionen, Fahrordnungen, Tarifen und Verkehrsbestimmungen (§§ 62, 64 und 66 E.-B.-O.) sinngemäss zur Anwendung zu bringen.

Der Central-Verwaltungsstelle kommen, insoweit sie den Bahnbetrieb für Rechnung des Staates führt, die in den bestehenden Normen für diesen Fall vorgesehenen Rechte und Befreiungen zu.

§ 3. **Bestreitung der Kosten der Central-Verwaltungsstelle.** Die Kosten der Central-Verwaltungsstelle werden auf die von ihr verwalteten Bahnen nach einem vom Handelsministerium festzusetzenden Verhältnisse vertheilt und im Erfordernisscapitel für den Staats-Eisenbahnbetrieb, bezw. in den Betriebsrechnungen der garantirten Bahnen, deren Betrieb durch die Central-Verwaltungsstelle geführt wird, verrechnet.

§ 4. **Gliederung der Central-Verwaltungsstelle.** Die Central-Verwaltungsstelle umfasst:

a) die zur Leitung des executiven Dienstes und zur Vertretung der Central-Verwaltungsstelle nach Aussen berufene „K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien“ und
b) den der Direction beigegebenen „Staats-Eisenbahnrath“.

Der Vorstand der Direction ist zugleich Vorsitzender des Staats-Eisenbahnrathes und führt den Titel „Präsident“.

§ 5. **Ernennung des Präsidenten.** Der Präsident wird von Se. Majestät dem Kaiser ernannt.

§ 6. **Wirkungskreis und Verantwortlichkeit des Präsidenten und seines Stellvertreters.** Der Präsident leitet die gesammte der Central-Verwaltungsstelle zugewiesene Geschäftsführung. Er ist für dieselbe verantwortlich, und zwar, insoweit sie ihm nicht unmittelbar übertragen ist, in der Weise, dass er für die ordnungsmässige Handhabung des Dienstes durch die hierzu berufenen Organe zu sorgen und dieselben zur pflichtmässigen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten hat.

Als Stellvertreter des Präsidenten für die Leitung der Direction wird vom Handelsminister ein Oberbeamter (Abtheilungsvorstand) der Direction bestellt.

Derselbe hat den Präsidenten, insoweit dieser nicht selbst eine andere Bestimmung trifft, in der Leitung sämmtlicher Geschäftsabtheilungen der Direction zu unterstützen und zu vertreten.

Rechtsverbindliche Erklärungen im Namen der Direction werden durch den Präsidenten, bezw. dessen Stellvertreter abgegeben.

§ 7. **Dem Handelsministerium vorbehaltene Verwaltungsgegenstände.** Dem Handelsministerium sind ausser der demselben, respective der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen, in Ansehung der im § 1 bezeichneten Bahnen zustehenden Oberaufsicht, zu welcher auch die Wahrung der öffentlichen Rücksichten bezüglich der vorzulegenden Fahrordnungen und Tarife, dann insbesondere die Genehmigung von Anschluss-, Betriebs- oder Cartellverträgen mit anderen Transportanstalten gehört, aus dem Titel der Verwaltung der in Rede stehenden Bahnen folgende Gegenstände vorbehalten:

a) die Feststellung und Abänderung des Wirkungskreises und der Geschäftsordnung des Staats-Eisenbahnrathes, des aus Mitgliedern desselben zu bildenden und dem Präsidenten ständig beizugebenden Beirathes, dann der Direction, sowie die Genehmigung aller wichtigeren organisatorischen Verfügungen;
b) die Feststellung des Jahrespräliminares und die Bewilligung zu Ausgaben, die in demselben nicht vorgesehen sind, nach Massgabe der auf verfassungsmässigem Wege zu erwirkenden Credite;
c) die Ernennung des Stellvertreters des Präsidenten;
d) die Ernennung der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes und die Bestimmung der dem Präsidenten als ständiger Beirath beizugebenden Mitglieder desselben;
e) die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Disciplinarbehandlung der Abtheilungsvorstände der Direction, sowie derjenigen Beamten, welche mehr als 2 000 fl. Jahresgehalt beziehen;
f) die Ertheilung von Remunerationen und Geldaushilfen an die sub e) genannten Beamten, dann in sonstigen Fällen, wenn der Betrag 100 fl. übersteigt;
g) die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten, dann sofern die Urlaubsdauer vier Wochen übersteigt, an dessen Stellvertreter und sonstige Beamte;
h) die Genehmigung der Dienstordnung (Dienstespragmatik), der Personalstatus und der die Gebühren des Personals regelnden Normen;
i) die Genehmigung der Statuten der Pensions- und Provisionsinstitute, dann der für das Personal bestehenden oder zu errichtenden Wohlthätigkeitsfonds;
k) die Genehmigung der Grundlagen für die in Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Sachenverkehr;
l) die Bewilligung zum Abschlusse von Verträgen, welche eine Veräusserung, Abtretung oder Belastung von Bestandtheilen des unbeweglichen Bahneigenthumes, eine Verpfändung oder Schenkung zum Gegenstande haben; dann von Kauf-, Verkaufs-, Tausch-, Bau-, Lieferungs- und sonstigen Verträgen, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner, öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter 50 000 fl., andernfalls aber 5 000 fl. erreicht oder übersteigt; endlich von Bestandverträgen (mit Ausschluss jener über die Verpachtung von Bahnhofrestaurationen), falls der jährliche Bestandzins mehr als 500 fl. beträgt oder der Vertrag unkündbar oder mit einer längeren als einjährigen Kündigungsfrist abgeschlossen werden soll;
m) die Nachsicht bezw. Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln und uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien und Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, falls der Geldwerth von Fall zu Fall 1 000 fl. und in demselben Jahre im Ganzen 10 000 fl. übersteigt;
n) die Entscheidung über Beschwerden gegen Verfügungen der Direction, soweit die Beschwerdeführung nicht durch die Dienstvorschriften ausgeschlossen ist;
o) die Gewährung von Freikarten, welche nicht nur für einzelne Fahrten Giltigkeit haben und die Genehmigung der Normen, nach denen bei Ertheilung von Freikarten für einzelne Fahrten und von Fahrpreisermässigungen vorzugehen ist.

§ 8. **Behandlung der Angelegenheiten des Staatsbetriebes im Handelsministerium.** Die Erledigung der aus dem Titel der Oberaufsicht und Controle vorbehaltenen Angelegenheiten der im § 1 bezeichneten Bahnen erfolgt — gleich als würde es sich um Privatbahnen handeln — in den betreffenden Fachabtheilungen des Handelsministeriums und der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Dem Handelsministerium steht jederzeit zu, über die wechselweise Dienstesverwendung von Organen der Aufsichtsbehörden und der Central-Verwaltungsstelle zu bestimmen.

Zur beschleunigten Behandlung der nach § 7 vorbehaltenen Verwaltungsangelegenheiten wird im Handelsministerium ein Comité bestellt, in welchem der Minister oder der von demselben bestimmte Sectionschef den Vorsitz führt.

Dasselbe hat über die bezeichneten Angelegenheiten mit Beiziehung des Präsidenten der Central-Verwaltungsstelle zu berathen, und — insoweit der Handelsminister nicht selbst die Entscheidung vorzubehalten findet — endgiltig zu beschliessen.

II. Staats-Eisenbahnrath.

§ 9. **Zusammensetzung des Staats-Eisenbahnrathes.** Der Staats-Eisenbahnrath besteht aus dem Präsidenten und 26 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden

a) sechs Mitglieder vom Handelsminister nach freiem Ermessen ausgewählt und drei Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Finanzminister zwei und der Ackerbauminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet;
b) zehn Mitglieder über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und
c) sieben Mitglieder über Vorschlag von landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt.

§ 10. **Vorschlagsrecht der Handels- und Gewerbekammern.** Behufs Ernennung der im § 9 lit. b) bezeichneten Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes hat die Handels- und Gewerbekammer in Wien zwei und haben die Handels- und Gewerbekammern in Prag und Triest je ein Mitglied, ferner mittelst gemeinsam erstatteten Vorschlags die nachbenannten Handels- und Gewerbekammern gruppenweise je ein Mitglied vorzuschlagen, und zwar: Budweis, Pilsen und Eger zusammen ein Mitglied; Linz und Salzburg zusammen ein Mitglied; Innsbruck und Feldkirch zusammen ein Mitglied; Graz und Leoben zusammen ein Mitglied; Klagenfurt und Laibach zusammen ein Mitglied; Görz und Rovigno zusammen ein Mitglied.

§ 11. **Vorschlagsrecht von Landwirthschafts-Corporationen.** Behufs Ernennung der im § 9 Lit. c) bezeichneten Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes haben die K. K. Landwirthschafts-Gesellschaften in Wien und Graz, sowie der Landes-Culturrath für Böhmen je ein Mitglied, dann die nachbenannten landwirthschaftlichen Fachcorporationen gruppenweise je ein Mitglied vorzuschlagen, und zwar: die K. K. Landwirthschafts-Gesellschaften in Linz und Salzburg zusammen eines, der Landes-Culturrath für Tirol und der Vorarlbergische Landwirthschaftsverein in Feldkirch zusammen eines, die K. K. Landwirthschafts-Gesellschaften in Klagenfurt und Laibach zusammen eines, die K. K. Ackerbau-Gesellschaften in Görz und Triest, dann die Istrianische Ackerbau-Gesellschaft in Rovigno zusammen eines.

Insoferne in der Folge ausser Böhmen und Tirol die Institution der Landes-Culturräthe Eingang finden sollte, wird denselben vom Zeitpunkte ihrer Errichtung an Stelle der Landwirthschafts-Gesellschaften das Vorschlagsrecht nach Massgabe der vorausgehenden Bestimmungen zukommen.

§ 12. **Sonstige Bestimmungen über die Ausübung des Vorschlagsrechtes.** Für die im § 9 Lit. b) und c) bezeichneten Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes können bei Erstattung des Vorschlags gleichzeitig Ersatzmänner namhaft gemacht werden.

Bei Erstattung des Vorschlages sind die Handels- und Gewerbekammern bezw. die Landwirthschafts-Corporationen nicht auf ihre eigenen Mitglieder beschränkt.

Sie sind nicht gehindert, die von ihnen vorgeschlagenen Mitglieder nach Ablauf ihrer Function neuerdings in Vorschlag zu bringen.

§ 13. **Wiederbesetzung erledigter Stellen.** Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, für die Wiederbesetzung der etwa vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer im Staats-Eisenbahnrathe zur Erledigung gelangenden Stellen Vorsorge zu treffen, und insbesondere in dem Falle als einem Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige, in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen eventuell mit einer Neuernennung vorzugehen.

§ 14. **Ständiger Beirath.** Der Handelsminister bestimmt aus der Gesammtzahl der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes fünf Mitglieder (darunter zwei als Ersatzmänner), welche während ihrer Functionsdauer als ständiger Beirath des Präsidenten zu fungiren haben.

§ 15. **Periodischer Zusammentritt des Staats-Eisenbahnrathes; Vorsitz und Theilnahme an den Sitzungen.** Der Staats-Eisenbahnrath versammelt sich über Einladung des Präsidenten nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre und zwar im Frühjahr und Herbste zu einer Sitzung.

Den Vorsitz führt der Präsident oder bei Verhinderung desselben ein vom Handelsminister bestimmtes Mitglied.

Der als Stellvertreter des Präsidenten für die Leitung der Direction fungirende Oberbeamte, sowie sonstige vom Präsidenten zu bestimmende Organe der Direction haben an den Sitzungen theilzunehmen.

Das Recht den Sitzungen beizuwohnen steht den Vorständen der Ministerialdepartements, in welchen Ober-Aufsichts- oder Verwaltungsgeschäfte der Staatsbahnen behandelt werden und den Abtheilungsvorständen der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen jederzeit zu.

Ueber Einladung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staats-Eisenbahnrathes auch Sachverständige, welche nicht Organe der Direction sind, beigezogen werden.

§ 16. **Angelobung und Entschädigung der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes.** Die Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes haben, insoweit sie nicht Staatsbeamte sind, in die Hände des Handelsministers die Angelobung zu leisten.

Ihre Function ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien wohnhaften Mitglieder haben Anspruch auf Diäten im Betrage von 8 fl. und Vergütung der Reiseauslagen, insoweit letztere nicht in Folge der unentgeltlichen Benützung von Eisenbahnen in Wegfall kommen.

Die dem Präsidenten als ständiger Beirath beigegebenen Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes erhalten eine Entlohnung, deren Höhe und Bezugsart durch ein vom Handelsminister zu erlassendes Normale geregelt wird.

Den Ersatzmännern gebührt eine gleiche Entlohnung im Falle und nach Verhältniss der Dauer ihrer factischen Amtsthätigkeit.

§ 17. **Wirkungskreis des Staats-Eisenbahnrathes.** Der Staats-Eisenbahnrath ist berufen in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berührenden Fragen des Staats-Eisenbahnbetriebes, wie auch über besondere Aufforderung des Handelsministers in derartigen Fragen des Eisenbahnwesens überhaupt sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staats-Eisenbahnrathes unterliegen, insoweit es sich um die im § 1 bezeichneten Bahnen handelt, insbesondere:

a) alle wichtigeren Anträge der Direction bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahms- und Differential-Tarifen zum Gegenstande haben;
b) die alljährlich zweimal — für die Sommer- und Wintermonate — festzustellenden Fahrpläne;
c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmsverhältnisse betreffen;
d) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Der Staats-Eisenbahnrath kann innerhalb seines Wirkungskreises Wünsche und Beschwerden an die Direction richten und von derselben Auskunft verlangen.

§ 18. **Gutachten des Staats-Eisenbahnrathes.** Der Staats-Eisenbahnrath erstattet sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefassten Beschlüsse.

Bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protocoll aufzunehmen.

Die Protocolle sind dem Handelsminister vorzulegen.

Dem Präsidenten steht das Recht zu, seine Ansicht, falls dieselbe von dem Gutachten des Eisenbahnrathes abweicht, gleichzeitig mit diesem letzteren zur Kenntniss des Handelsministers zu bringen, und diejenigen Anträge zu stellen, welche seiner eigenen Verantwortlichkeit entsprechen.

Die den Gegenstand der Meinungsverschiedenheit bildenden Verfügungen sind bis zum Herablangen der Entscheidung des Ministers aufzuschieben.

Bei Gefahr im Verzuge ist der Präsident jedoch berechtigt und verpflichtet, unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit sofort die nach seinem Erachten erforderlichen Verfügungen zu treffen.

In diesem Falle ist die von dem Gutachten des Staats-Eisenbahnrathes abweichende Verfügung zugleich mit derselben motivirt zur Kenntniss des Handelsministers zu bringen.

§ 19. **Wirkungskreis des ständigen Beirathes.** Die drei Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes, welche dem Präsidenten als ständiger Beirath beigegeben sind, eventuell die für dieselben bestellten Ersatzmänner (§ 14) haben sich durch periodische Zusammentretung mit dem Präsidenten in den Amtsräumen der Direction fortlaufende Einsicht in alle wichtigeren geschäftlichen Vorkommnisse zu verschaffen und an der Vorbereitung der Anträge für die der Entscheidung des Handelsministeriums oder der Begutachtung des Eisenbahnrathes vorbehaltenen Angelegenheiten, eventuell auch über Einladung des Präsidenten an den Directionssitzungen zu betheiligen.

Der Präsident ist verpflichtet, ihr Gutachten in allen wichtigeren Fragen des finanziellen und commerziellen Dienstes einzuholen.

Die als Beirath des Präsidenten fungirenden Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes haben bei der Controle der finanziellen Gebahrung und insbesondere bei der Scontrirung der Hauptcassa mitzuwirken, und an der Verwaltung der Pensions- und Wohlthätigkeitsfonds, insoweit bezüglich derselben der Central-Verwaltungsstelle die Einflussnahme und Mitwirkung vorbehalten ist, theilzunehmen.

Der gemeinsamen Beschlussfassung des ständigen Beirathes und des Präsidenten, welchem jedoch auch in diesem Falle das im § 18 für Dringlichkeitsfälle eingeräumte Recht zusteht, unterliegen folgende Gegenstände:

a) die Ertheilung von Tarifbegünstigungen im Personen- und Sachenverkehre,
b) die Entscheidung über Offertverhandlungen.

III. Direction und executiver Dienst.

§ 20. **Wirkungskreis der Direction.** Die unmittelbare Leitung des Betriebes und die Führung der sonstigen, der Central-Verwaltungsstelle überwiesenen Verwaltungsgeschäfte der im § 1 bezeichneten Bahnen liegt der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien ob.

Bei Gefahr im Verzuge ist die Direction berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, die der Entscheidung des Ministeriums vorbehalten sind, die erforderlichen Verfügungen zu treffen, behufs nachträglicher Genehmigung derselben aber sofort an das Ministerium Bericht zu erstatten.

§ 21. **Abtheilungen der Direction.** Die Direction erhält folgende Abtheilungen, deren jede aus einem Vorstande, dessen Stellvertreter und der nöthigen Anzahl von Hilfsarbeitern besteht:

I. das Secretariat und das Rechtsbureau;
II. die Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung;
III. die Abtheilung für Zugförderungs- und Werkstättendienst;
IV. die Abtheilung für Verkehrs- und commerziellen Dienst;
V. die Einnahmen-Controle;
VI. die Abtheilung für Materialwesen (quantitative Uebernahme, Verwahrung, Abgabe und Verrechnung der Materialien);
VII. die Buchhaltung.

Der Direction wird ausserdem zur Vollziehung ihrer Geldanweisungen eine Hauptcassa beigegeben, welche unabhängig von dem Vorstande der Abtheilung VII zu fungiren hat.

Es bleibt vorbehalten, nach dem jeweiligen Bedarfe mehrere Abtheilungen, soweit dies die Natur der in denselben behandelten Geschäfte gestattet, unter einem Vorstande zusammen zu legen, weitere Abtheilungen zu errichten, oder die aufgezählten in selbstständige Unterabtheilungen zu trennen.

Die Vorstände der den Hauptdienstzweigen entsprechenden Abtheilungen erhalten den Titel und die durch besondere Dienstvorschriften näher zu bestimmende Stellung von „Directionsräthen".

Inwiefern die Vorstände anderer Abtheilungen ebenfalls Directionsräthe zu sein haben, wird von Fall zu Fall bestimmt.

§ 22. **Buchhaltung als Rechnungsdepartement.** Die Buchhaltung (Abtheilung VII) hat als K. K. Rechnungsdepartement zu fungiren und arbeitet bis auf Weiteres nach der bisher bei den im § 1 bezeichneten Eisenbahnen eingeführten Methode der doppelten Buchhaltung, stellt jedoch die Gebahrungsausweise und den Rechnungsabschluss in der durch das Staats-Rechnungswesen bedingten Form auf. In letzterer Hinsicht werden der Direction vom Handelsministerium bestimmte Instructionen ertheilt.

§ 23. **Rechte und Pflichten des Personals.** Die Rechte und Pflichten des bei der Direction oder den derselben untergeordneten Dienststellen verwendeten Personals (Beamte, Unterbeamte, Diener, Aspiranten etc.) werden durch eine unter Wahrung der erworbenen Rechte zu erlassende einheitliche Dienstordnung (Dienstespragmatik) und durch die auf Grund derselben festzusetzenden sonstigen einheitlichen Dienstvorschriften geregelt.

Auf das bezeichnete Personal finden, von etwa zugetheilten Staatsbeamten abgesehen, die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. No. 47, betreffend die Regelung der Bezüge der activen Staatsbeamten, sowie der zu demselben erlassenen Vollzugsvorschriften keine Anwendung.

§ 24. **Ruheversorgung des Personals.** Die Ruheversorgung des im § 23 bezeichneten Personals, sowie die Versorgung der Wittwen und Waisen erfolgt durch die mit ihren dermaligen Statuten fortbestehenden Pensions- und Provisionsinstitute, denen die von der K. K. Staatsverwaltung übernommenen Beamten und Diener derzeit angehören.

Mit Zustimmung der Berechtigten bleibt in der durch die Statuten vorgeschriebenen Weise eine Vereinigung der bezeichneten Institute, sowie der verschiedenen, gleichartige Zwecke verfolgenden Wohlthätigkeitsfonds der im § 1 bezeichneten Bahnen vorbehalten.

Sobald die Vereinigung zu Stande kommt, treten die hierdurch gebildeten einheitlichen Institute an die Stelle der bisherigen, und haben fortan den einheitlichen Instituten die nach deren Activirung neu eintretenden Beamten und Diener als Mitglieder beizutreten.

Durch die einheitlichen Institute ist auch die Ruheversorgung des Personals der Niederösterreichischen Staatsbahnen, für welche derzeit ein eigener Pensionsfonds nicht besteht, nach Massgabe der von demselben erworbenen Rechte sicherzustellen.

§ 25. **Behandlung der Disciplinarangelegenheiten.** In Bezug auf das Verfahren bei der dem Handelsministerium vorbehaltenen Disciplinarbehandlung von Beamten der Direction (§ 7 Lit. e) sind, insoweit es sich nicht um der Direction zugetheilte Staatsbeamte handelt, für welche die Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 10. März 1860, R.-G.-Bl. No. 64, massgebend bleiben, die Bestimmungen dieser Verordnung sinngemäss zur Anwendung zu bringen.

In Ansehung der übrigen Beamten und Diener der im § 1 bezeichneten Bahnen ist das Verfahren in Disciplinarangelegenheiten durch die nach § 23 zu erlassende Dienstordnung (Dienstespragmatik) unter Einhaltung des Grundsatzes zu regeln, dass bei der Direction eine Disciplinarcommission zu bilden ist, welche auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung nach Stimmenmehrheit Beschluss zu fassen hat.

Die Ausfertigung der Disciplinarerkenntnisse erfolgt durch die Direction.

§ 26. **Geschäftsbehandlung bei der Direction.** Mit Ausnahme der im § 25 bezeichneten Disciplinarangelegenheiten erfolgt die Geschäftsbehandlung bei der Direction nach Bestimmung des Präsidenten, bezw. seines Stellvertreters.

Demselben bleibt vorbehalten, wichtige oder den Geschäftskreis mehrerer Directionsabtheilungen berührende Gegenstände einer Vorberathung in Directionssitzungen unterziehen zu lassen, an welchen die Abtheilungsvorstände, bezw. auch andere Beamte der Direction theilzunehmen haben, und zu welchen nach Ermessen des Präsidenten auch die als dessen ständiger Beirath fungirenden Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes beizuziehen sind.

Die Geschäftsordnung der Direction ist von dem Präsidenten festzustellen, und der Genehmigung des Handelsministeriums zu unterziehen.

§ 27. **Organisation des executiven Dienstes.** Der executive Dienst wird mit Berücksichtigung der localen Erfordernisse und im Allgemeinen unter Trennung der drei Hauptdienstzweige von einander derart organisirt, dass

a) für Bau- und Bahnerhaltung auf Grund der Eintheilung der Bahn in einzelne Strecken Bahnerhaltungssectionen, und zur Ueberwachung grösserer, mehrere solcher Strecken umfassender Bahntheile Bahnerhaltungsinspectorate aufgestellt werden;

b) für den Verkehrs- und commerziellen Dienst als unterste Dienststellen die Stationen (Haltestellen), welche bei grösserer Wichtigkeit die Bezeichnung „K. K. Bahnbetriebsamt" mit erweiterten Competenzbefugnissen erhalten, und über denselben für grössere, mit den Inspectoratsstrecken der Bahnerhaltung zusammenfallende Bezirke Verkehrsinpectorate zu fungiren haben;

c) für den Zugförderungs- und Werkstättendienst einerseits die Heizhausleitungen unter den nach Inspectoratsbezirken abgegrenzten Zugförderungs-Inspectoraten, andererseits die der Direction (Abtheilung III) unmittelbar untergeordneten Leiter der Hauptwerkstätten bestellt werden.

§ 28. **Ober-Betriebsämter.** Die drei nach den Hauptdienstzweigen zur Ueberwachung des executiven Dienstes in demselben Bezirke berufenen Inspectorate, und zwar:

a) für Bau und Bahnerhaltung,
b) für Verkehrs- und commerziellen Dienst,
c) für Zugförderung

werden nach Art einer einheitlichen Dienststelle zusammengelegt, und führen als solche die Bezeichnung:

„K. K. Ober-Bahnbetriebsamt in ......" (Standort.)

Sie werden nach Aussen durch den von der Direction bestimmten Vorstand (Ober-Inspector) vertreten.

Standort, Wirkungskreis und Geschäftsordnung derselben werden von dem Präsidenten der Central-Verwaltungsstelle mit Genehmigung des Handelsministeriums festgesetzt.

§ 29. **Bahnpolizei.** Die Handhabung der Bahnpolizei nach Massgabe der bestehenden Vorschriften liegt zunächst den hierzu instructionsmässig berufenen Organen des executiven Dienstes, dann den Vorständen der Streckeninspectorate und den Leitern der Hauptwerkstätten, endlich den Vorständen der betreffenden Directionsabtheilungen ob.

Das zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufene Personal wird nach § 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung von der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen beeidigt.

Die Beeidigung kann im Delegationswege durch Organe der Direction vorgenommen werden.

§ 30. **Erweiterungsbauten.** Erweiterungsbauten innerhalb des im § 1 bezeichneten Betriebsnetzes werden bei kleinerem Umfange durch die Bahnerhaltungs-Sectionen, bei grösserem Umfange aber durch specielle Bauleitungen, welche der Direction (Abtheilung II) direct untergeordnet sind, ausgeführt, sofern das Handelsministerium nicht die Ausführung derartiger Erweiterungsbauten der Direction für Staats-Eisenbahnbauten überträgt.

IV. Schlussbestimmung.

§ 31. **Durchführung der vorstehenden Organisation.** Die vorstehende Organisation ist derart durchzuführen, dass sie auf dem ganzen im § 1 bezeichneten Betriebscomplexe mit 1. Juli 1882 in Wirksamkeit tritt.

Bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die in Gemässheit derselben zu schaffenden Verwaltungsorgane an die Stelle der sodann aufzulösenden bisherigen Verwaltungsorgane treten, haben die letzteren ihre Thätigkeit fortzusetzen.

Die Berathung des Gesetzentwurfs,

betreffend den weiteren Erwerb von Privatbahnen für den Preussischen Staat.

Berlin, den 9. März 1882.

In einer ungewöhnlich kurzen Sitzung (von kaum 3 Stunden), welcher ausser dem Vicepräsidenten des Staatsministeriums von Puttkamer die Staatsminister Maybach, Bitter und von Kameke mit zahlreichen Commissarien beiwohnten, hat das Abgeordnetenhaus heute in zweiter Lesung die Genehmigung der sämmtlichen, ihm bis jetzt vorgelegten Verstaatlichungsverträge ausgesprochen. Die Dürftigkeit der dabei geführten Verhandlung zeigt, dass die Angelegenheit im Princip bereits durch die erste Lesung erledigt war; die Opposition der Fortschrittspartei (und eines Theiles des Centrums) fand nur in den kurzen Reden der Abgeordneten Büchtemann und Röckerath Ausdruck. Beachtenswerth ist die Erklärung des Abgeordneten Hammacher, welcher Namens der Nationalliberalen sprach; er sagte:

„Ich bin für eine Einschränkung der Befugnisse der Verwaltung bei der Normirung der Tarife, aber es ist schwierig, die gehörige Form zu finden; keinesfalls darf die Erhöhung des Normaltarifs ohne die Volksvertretung vorgenommen werden."

Ob eine derartige Bestimmung zur Vorbedingung des schliesslichen zustimmenden Votums in dritter Lesung gemacht werden wird, ist abzuwarten. Die Regierung hat bekanntlich in der Commission dieser insbesondere von den Nationalliberalen vertretenen

Forderung, dass das Abgeordnetenhaus sich einen Einfluss auf die Tarife wahre, keinen grundsätzlichen Widerstand geleistet, sondern nur erklärt, es komme darauf an, die richtige Form für diesen Einfluss zu finden.

Discutirt wurde zunächst § 1 des Entwurfs. Derselbe lautet nach dem Commissionsbeschlusse:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. des Vertrages vom 7. December 1881, betreffend den Uebergang des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

2. der das Thüringische Eisenbahnunternehmen betreffenden Verträge, nämlich:

a) des Vertrages vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat,

b) des Vertrages vom 3. December 1881, betreffend den Uebergang der dem Grossherzogthum Sachsen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,

c) des Vertrages vom 3. December 1881, betreffend den Uebergang der dem Herzogthum Sachsen-Coburg und Gotha an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,

d) des Vertrages vom 12. November 1881, betreffend den Uebergang der dem Herzogthum Sachsen-Meiningen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,

e) des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang der dem Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,

f) des Vertrages vom 25. November 1881, betreffend den Uebergang der dem Fürstenthum Reuss jüngere Linie an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,

g) des Vertrages vom 4. Januar 1882, betreffend den Uebergang der dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Betheiligung auf den Preussischen Staat,

h) des Vertrages vom 14. December 1881, betreffend den staatsseitigen Erwerb der der Stadtgemeinde Mühlhausen gehörigen Stammactien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft,

i) des Vertrages vom 8./28. November 1881, betreffend den staatsseitigen Erwerb der der Stadtgemeinde Langensalza gehörigen Stammactien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft,

k) des Vertrages vom 12. November 1881, betreffend den staatsseitigen Erwerb der dem Kreise Langensalza gehörigen Stammactien Litt. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft,

3. des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang des Berlin-Görlitzer Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

4. des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang des Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

5. des Vertrages vom 14. November 1881, betreffend den Uebergang des Märkisch-Posener Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

6. des Vertrages vom 6./16. Januar 1882, betreffend den Uebergang des Rhein-Nahe-Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

zur Verwaltung und zum Betriebe

1. der Bergisch-Märkischen,
2. der Thüringischen,
3. der Berlin-Görlitzer,
4. der Cottbus-Grossenhainer,
5. der Märkisch-Posener und
6. der Rhein-Nahe-Eisenbahn

nach Massgabe der vertraglichen Bestimmungen ermächtigt.

Ingleichen wird die Staatsregierung ermächtigt, zum Bau einer Eisenbahn von Eichicht über Probstzella nach der Bayerisch-Meiningenschen Landesgrenze die Summe von 5 000 000 *M.* zu verwenden.

§ 2 ermächtigt zur Ausgabe 4 pCt. Schuldverschreibungen, um die Stammactien etc. der genannten Bahnen einzutauschen, ferner zur Gewährung der stipulirten Abfindungen, nämlich: a) an Sachsen-Weimar 7 500 000 *M.*, b) an Sachsen-Coburg-Gotha 4 800 000 *M.*, c) an Reuss 190 000 *M.*, d) an Schwarzburg-Sondershausen 316 200 *M.*, e) an die Stadt Mühlhausen 1 241 000 *M.*, f) an die Stadt Langensalza 441 500 *M.*, g) an den Kreis Langensalza 114 500 *M.*

Zur Discussion steht zunächst die Erwerbung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Referent Roeckerath verzichtet auf das Wort.

Abg. v. Heede erklärt ihre Verstaatlichung für nothwendig, bat aber den Minister, nach Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Bahn die nach seiner Ansicht exorbitanten Tarifsätze derselben, welche für eine Privatbahn wohl angebracht seien, nicht aber im Interesse der ausgleichenden Gerechtigkeit des Staats lägen, zu ermässigen. Das Verlangen einer Mitwirkung der Landesvertretung bei Feststellung der Tarife theilt der Redner in Bezug auf den Normaltarif, will aber dem Minister freie Hand zu Abänderungen desselben, namentlich nach unten, lassen, um gewissen localen Bedürfnissen und einzelnen Etablissements gerecht zu werden.

Abg. Büchtemann erklärt, dass er und seine politischen Freunde Gegner der Verstaatlichung sind und bleiben und demgemäss gegen die ganze Vorlage stimmen werden. Dem Interesse der nationalen Einheit werde durch die Concentrirung der Allgewalt Preussens auch auf dem Eisenbahn-Gebiet nicht gedient. Schon 1877 erklärte die Linke des Hauses, dass sie die Concentrirung der Bahnen in der Hand der Regierung für die Einheit des Reiches nicht für förderlich halte. Von wirthschaftlichen Garantien höre man jetzt gar nichts und bei den finanziellen sei gerade ihre Voraussetzung, der Garantie- oder Ausgleichsfonds, weggefallen. Die Amortisation sei jetzt ebenfalls so gut wie werthlos. Seltsamer Weise lege auch die nationalliberale Partei, die früher die Garantien zur Voraussetzung der Verstaatlichung machte, auf das Garantiegesetz jetzt einen sehr geringen Werth. Bezüglich der Garantien auf dem Gebiet des Tarifwesens habe ein Commissar in der Commission erklärt, dass auch die Regierung diese Frage erörtert, aber für dieselbe keine angemessene Form gefunden habe. Nicht nur bei Feststellung des Normaltarifs, sondern auch bei Normirung der Ausnahmefälle müsse das Haus mitwirken, um nicht gerechtfertigte Ausnahmen wieder aufheben zu können. Auf die Bergisch-Märkische habe der Staat als Verwalter schon den Einfluss, der im öffentlichen Interesse nothwendig sei. Wozu noch die Uebernahme des finanziellen Risicos? Die Bahn sei übrigens mit den Thüringischen Bahnen so eng verbunden, dass durch die Verstaatlichung der ersteren auf die letzteren ein grosser Druck geübt würde, der Staat würde aber auch eine erhebliche Macht auf die übrigen Bahnen, namentlich Sachsens, erlangen. Darin liege System. Wunderbar, dass der Sächsischen Regierung die Neigung vindicirt werde, sich mit Privatbahnen zu verbinden. Es solle ja sogar ein diplomatischer Briefwechsel zwischen der Preussischen und Sächsischen Regierung stattgefunden haben, weil sich letztere über die Niederschlesisch-Märkische Bahn zu beschweren hatte. Man wolle durch die Concentrirung der Macht in Norddeutschland auch auf die übrigen Bahnen Deutschlands Einfluss gewinnen. Da nun zu wünschen sei, dass das gegenwärtige Verhältniss zwischen den Bahnen nicht verschoben werde, lehne die Fortschrittspartei die Vorlage ab.

Abg. Hollenberg wünscht die Fortführung der Bahnlinie Finnentrop-Olpe-Rothemühle auf Dissen zu, damit der dortigen Gegend geholfen werde; die Bergisch-Märkische Bahn habe eine Verpflichtung zu diesem Bau, hoffentlich werde der Staat dieselbe erfüllen.

Der Ankauf der Bergisch-Märkischen Bahn wird hierauf genehmigt.

Zu No. 2, Thüringische Bahnen, fragt Abg. Hammacher: wie sich die Regierung das Rechtsverhältniss zur Braunschweiger Eisenbahn jetzt denke? Die nationalliberale Partei hält nach wie vor an den Garantien fest und hat alles gethan, um dieselben sicher zu stellen. Sie legt höchstens auf die Zusammensetzung der Bezirkseisenbahnräthe geringeren Werth, aber sie besteht darauf, dass sowohl die Bezirks- als die Landeseisenbahnräthe auf gesetzlicher Grundlage eingerichtet werden. Ich bin für eine Einschränkung der Befugnisse der Verwaltung bei der Normirung der Tarife, aber es ist schwierig, die gehörige Form zu finden, keinesfalls darf die Erhöhung des Normaltarifs ohne die Volksvertretung vorgenommen werden. Allerdings ist bei einem grossen Theil meiner politischen Freunde das Interesse an den finanziellen Garantien durch den Inhalt des Garantiegesetzes abgekühlt. Aber auch in diesem Gesetze sind noch Garantien zu finden. Und wenn dasselbe auch nicht so ausgefallen ist, wie wir es wünschen, so sind wir doch nicht der Meinung, dass es nicht möglich ist, dasselbe anzunehmen. Wir werden nach wie vor bestrebt sein, die Garantien zu verstärken und eventuell eine Aenderung des Consolidationsgesetzes anstreben.

Der Ankauf der Thüringischen Eisenbahn wird genehmigt.

Ausserdem wird die Summe von 5 000 000 *M.* zum Bau der Bahn von Eichicht über Probstzella an die Landesgrenze bewilligt.

Bezüglich der folgenden vier kleineren Bahnen (Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer, Märkisch-Posener und Rhein-Nahe) erklärt Abg. Kieschke, dass er für deren Erwerb stimmen würde, denn nach der Verstaatlichung der grösseren Privatbahnen hätten diese kleinen Bahnen keine Lebensfähigkeit mehr.

Abg. Roeckerath kann sich nicht auf diesen Standpunkt stellen. Auch in diesem Falle müsse man doch die

Millionen nicht so ungezählt ausgeben, sondern auch prüfen, ob der Preis der Bahnen ein angemessener sei. Redner bestreitet dies hinsichtlich der Berlin-Görlitzer und Cottbus-Grossenhainer Bahn, indem er sich auf die schlechten Erträge derselben beruft. Die Actionäre hätten meist gar keine Dividende erhalten.

Abg. v. Tiedemann weist darauf hin, dass der Staat immerhin noch kein schlechtes Geschäft mache. Man müsse damit rechnen, dass es sich hier um ein wichtiges Glied in dem Verkehr von Hamburg nach Oesterreich handele und dass dies künftig nach der Verstaatlichung noch eine erhöhte Bedeutung erlangen werde.

Abg. Kieschke bemerkt, dass der Preis zwar ein etwas hoher sei, aber doch nicht so hoch, dass man ihn als einen verschwenderischen bezeichnen könnte. Wenn der Staat einmal zu solchen Zwangsmassregeln greife, und eine solche sei doch die Verstaatlichung der Bahnen, dann dürfe er auch nicht knausern, sondern müsse einen anständigen Preis bezahlen.

Regierungscommissar Fleck bezeichnet den Preis ebenfalls als einen nicht zu hohen. Der Staat übernehme zwar ein finanzielles Risiko, erhalte dafür aber eine Bahnlinie, die eine hohe verkehrspolitische Bedeutung habe. Wenn man nach Südosten hin eine solche isolirte Privatbahn lasse, so würden die Oesterreichischen Bahnen und die Berlin-Hamburger Bahn derselben sofort die Hand bieten und einen grossen Theil des Hamburg-Oesterreichischen Verkehrs von den Staatsbahnen ablenken.

Der Ankauf der Berlin-Görlitzer Bahn wird genehmigt.

Bei No. 4 (Cottbus-Grossenhain) führt Abg. Roeckerath wiederum aus, dass der Preis zu hoch sei. Das Haus entscheidet sich indessen für die Annahme.

No. 5 (Märkisch-Posen) wird vom Abg. v. Dziembowski namentlich mit Rücksicht auf die militärische Bedeutung der Bahn, welche in kürzester Linie den Osten und Westen Preussens verbinde, zur Annahme empfohlen. Die Verstaatlichung der Bahn sei auch in gewisser Hinsicht eine Lebensfrage für die Provinz Posen, da der Ausbau der Bahn durch den Staat ein Gebiet von mindestens 120 Quadratmeilen für Handel und Verkehr aufschliessen würde, welches schon lange der Segnungen harre, deren der Westen sich durchweg erfreue. Redner legt in dieser Richtung der Regierung die Nothwendigkeit der Aufschliessung des Verkehrs durch Seitenbahnen ans Herz.

Minister Maybach: Bei der grossen Bedeutung dieser Bahn in verkehrspolitischer und militärischer Beziehung hätte dieselbe schon früher von vornherein als Staatsbahn zur Ausführung gebracht werden müssen. Der Gedanke, durch Einführung des Staatsbahnsystems die Möglichkeit zur Herstellung von Seitenlinien in einzelnen Landestheilen zu schaffen, war besonders bei dieser Bahn massgebend. Die Regierung erkennt das Bedürfniss, für Posen zu sorgen, voll an. Schon vor Einleitung der Verhandlungen bezüglich der Märkisch-Posener Bahn habe ich die Frage näherer Prüfung unterworfen, wie die dortigen grossen Landstrecken, welche sich zwischen den verschiedenen Eisenbahnlinien der Provinz noch befinden, zweckmässig aufgeschlossen werden könnten. Diese Aufgabe wird durch die Zustimmung des Hauses zum Erwerbe der Märkisch-Posener Bahn wesentlich erleichtert. Die Vortheile, die wir anderen Provinzen zuwenden, auch Posen zukommen zu lassen, ist unser lebhafter Wunsch, und ich bitte Sie, uns dazu mit in den Stand zu setzen.

Abg. Roeckerath acceptirt mit grosser Genugthuung, dass gerade die Polnischen Abgeordneten den militärischen Gesichtspunkt (Stärkung der Wehrkraft unseres Vaterlandes) betonen; derselbe sei aber gegenüber den Privatbahnen, die ihre Pflicht in Bezug auf die Vertheidigungsfähigkeit des Landes stets erfüllt hätten, bei der Bemessung des Kaufpreises nicht massgebend. Er finde es unbillig, dass der Actionär der Märkisch-Posener mehr erhalten solle für seine Actien, wie der Actionär der Rhein-Nahebahn.

Nachdem der Referent v. Quast diesen Ausführungen entgegengetreten war, wird die No. 5 genehmigt.

Zu No. 6 (Rhein-Nahebahn) für Abg. Knebel aus, dass der Preis mit Rücksicht auf die Interessen der alten Actionäre, gegen die sich der Staat arg versündigt habe, durchaus angemessen sei. So lange über dieser Bahn das Schicksal der Verstaatlichung schwebe, würden jene Gegenden vergebens auf eine Aufschliessung warten. Alle die kleinen Secundärbahnen nach Geisenheim u. s. w. seien nicht möglich, wenn die Rhein-Nahebahn nicht verstaatlicht würde; der Vertrag biete den Actionären keine grossen Vortheile, sondern gerade nur das, was denselben zukomme. Er bitte deshalb, den Vertrag anzunehmen. — Das Haus beschloss demgemäss und genehmigte mit grosser Majorität den Vertrag mit der Rhein-Nahebahn, sowie den Rest des § 1 und den § 1 im Ganzen.

Ohne Debatte genehmigt das Haus den § 2 (siehe den Wortlaut desselben, sowie der übrigen Paragraphen des Gesetzentwurfs in No. 7 S. 96 fg.) sowie § 3, welcher nach der Fassung der Commission folgenden ändernden Zusatz in dem drittletzten Absatz erhalten hat:

„sowie

II. zur Deckung der Kosten zum Bau der am Schlusse des § 1 erwähnten Eisenbahn von Eichicht über Probstzella nach der Bayerisch-Meiningenschen Landesgrenze von . . . . . 5 000 000 *M.*

also insgesammt von 8 127 807 *M.* 50 *₰*

die von dem Sachsen-Meiningenschen Staate nach Art. III des im § 1 sub 2 d erwähnten Vertrages zu zahlende Entschädigung von . . . . 700 000 *M.*

sowie die von dem Schwarzburg-Rudolstädtischen Staate nach Art. III des im § 1 sub 2 e erwähnten Vertrages zu zahlende Entschädigung von . . . . 128 000 *M.*

zu verwenden, und den hierdurch nicht gedeckten Rest von . . . . 7 299 807 *M.* 50 *₰*

aus den Reserve- und Selbstversicherungsfonds bezw. aus den Erneuerungsfonds der im § 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu entnehmen.“

Ebenso wurden die übrigen Paragraphen der Vorlage angenommen, namentlich auch § 10 bezüglich der Communalbesteuerung, welcher nach dem Commissionsbeschluss lautet: „Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung für Rechnung des Staates oder in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte Anwendung. Die vorstehende Bestimmung findet vom Steuerjahre 1882/83 ab auch Anwendung auf die durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 auf den Staat übergegangenen Privateisenbahnen. Sofern nach dem Uebergang in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates einer der in diesem Gesetze oder in den Gesetzen vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 bezeichneten Eisenbahnen oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit Staatsbahnstrecken zu einem Eisenbahn-Directionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahn-Directionsbezirkes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.“

Nachschrift. In der 3. Lesung wurde der Gesetzentwurf am 11. März unverändert nach den Beschlüssen der 2. Lesung angenommen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Für die am 8. d. M. stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung waren 21 320 Actien mit 2 115 Stimmen angemeldet. Die Verstaatlichungs-Offerte wurde ohne weitere Discussion mit mehr als ⅔ der anwesenden Stimmen definitiv angenommen. Abgegeben wurden 1 736 Stimmen, davon stimmten 1 660 Stimmen für und 76 Stimmen gegen die Offerte der Regierung.

In der Generalversammlung theilte der Vorsitzende mit, dass in einem kürzlich eingegangenen Bescheide der Minister der öffentlichen Arbeiten ausgesprochen habe, im Falle eines Deficits der Pensionscasse sollten die derselben angehörigen Beamten nicht schlechter gestellt sein, als sie bei Fortdauer der bisherigen Verhältnisse gestellt sein würden und zwar sollen dabei nicht blos die der Gesellschaft obliegenden rechtlichen Verpflichtungen, sondern auch die bisher von derselben verfolgten Verwaltungs-Grundsätze massgebend sein. Der Vorsitzende erklärte, dass nach Ansicht der Verwaltungs-Vorstände die Beamten durch diese Erklärung genügend gesichert seien, da nach ihren bisherigen Verwaltungs-Grundsätzen die Gesellschaft, so lange sie irgend dazu finanziell im Stande sei, für die Erhaltung der Lebensfähigkeit der Pensionscasse gesorgt und nur im äussersten Nothfalle, im Falle eines Deficits, eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge zugegeben haben würde.

Die Versammlung war mit dieser Erklärung der Verwaltungs-Vorstände einverstanden. Dieselbe sprach auf Antrag des Actionärs Cumbruch den letzteren für ihre treffliche Leitung der Geschäfte und die Umsicht, mit welcher sie für die Interessen der Actionäre gesorgt, warmen Dank aus.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 28. April cr. statt.

Der Gesetzentwurf über den Ankauf der Anhaltischen Eisenbahn durch den Preussischen Staat wird, wie die „Nat.-Ztg.“ vernimmt, nach Erledigung einiger noch zu erfüllenden Formalitäten noch vor Ostern dem Abgeordnetenhause zugehen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 6. März 1882. (Staatsbetrieb-Organisation. Elisabeth-Westbahn. Böhmische Transversalbahn. Jaroslau-Sokal. Verkehrs-Politik. Budget-Debatte. Interpellations-Beantwortung. Internationale Statistik. Kleissel's Kuppelung. Börsenwoche.)

Die Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen (welche wir an anderer Stelle vollständig mittheilen, d. Red.), erscheinen fast als ein beredtes Plaidoyer für den Privatbahnbetrieb. Die Einrichtung desselben wird nämlich im allerunterthänigsten Vortrage an Se. Majestät nach allen seinen Instructionen und Dienstverhältnissen geradezu als mustergiltig und nachahmenswerth bezeichnet. „Für die neue Central-Verwaltungsstelle sollen nicht die für Staatsbehörden und Staatsbeamte geltenden Normen, sondern specielle Dienstvorschriften nach Art der bei den Privat-Eisenbahnverwaltungen bestehenden Anwendung finden". Dennoch ist eine grössere Beschränkung der Bewegungsfreiheit dem Staatsbahnbetrieb octroyirt; dem Eisenbahnrathe sind Begutachtungen zugewiesen, dem Handelsministerium aber die wichtigsten Verwaltungsgegenstände vorbehalten; also mit der Direction und dem Beirathe eine 4fache Competenz, welche trotz des für dieselben in diesem Ministerium zu bestellenden Comité doch auf die „beschleunigtere Behandlung" der Geschäfte hemmend einwirken dürfte. Es wäre wohl angezeigt gewesen, dass zu den 26 Mitgliedern, aus welchen der Staats-Eisenbahnrath ausser dem Präsidenten bestehen wird, einige Privat-Eisenbahnfachmänner — vielleicht von der Directorenconferenz — gewählt würden; denn Erfahrungen kann diese Körperschaft kaum vermissen; möglich, dass der Handelsminister für die seiner Wahl vorbehaltenen Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes und insbesondere bei der Bestimmung der Mitglieder des „ständigen Beirathes" auf diese Fachmänner Rücksicht nimmt. Jedenfalls hängt es von den betreffenden Persönlichkeiten ab, ob sich diese neue Institution bewähren und zu einem allgemeinen Eisenbahnrathe entwickeln wird. Der Ausdruck „Grundzüge" lässt die Deutung zu, dass nicht ein unabänderliches Statut geschaffen werden wollte und dass die übrigens sachgemässen Bestimmungen derselben erst zu erproben sind.

Rücksichtlich des Staatsbetriebes der Kaiserin Elisabethbahn hat der Budget-Ausschuss des Abgeordnetenhauses mehrere Resolutionen angenommen, von welchen die folgenden ein allgemeineres Interesse bieten: Die Regierung wird aufgefordert, die übernommenen Fonds dieser Bahn auszuweisen und die Möglichkeit zu erwägen, durch diese Fonds die grösstmögliche Stabilisirung der Ausgaben-Etats, namentlich in Bezug auf Erhaltung des Bauzustandes und der Fahrbetriebsmittel, anzustreben und das Resultat dieser Erwägung dem Abgeordnetenhause ehethunlichst bekannt zu geben. Die Regierung wird ferner aufgefordert, mit thunlichster Beschleunigung das Verhältniss zwischen dem Postärar und der im Besitze oder Betriebe des Staates befindlichen Eisenbahnen in dem Sinne zu regeln, dass diese letzteren für ihre im Interesse des Postärars geschehenen Leistungen eine angemessene Vergütung erhalten.

Rücksichtlich der Böhmischen Transversalbahn verlautet, dass die zur Einbringung einer diesbezüglichen Gesetzesvorlage nothwendigen Arbeiten der General-Inspection vollendet sind und dass in dieselben sowohl das Hauptproject als die Variante über Tabor aufgenommen wurde. Der Zeitpunkt, wann das Handelsministerium diese Vorlage vor das Haus bringt, ist noch nicht fixirt, doch scheint die Regierung selbst nach Genehmigung des Gesetzes die Ausführung der Bahn nicht beschleunigen zu wollen, um nicht in den alten Fehler, in einem kurzen Zeitraume allzu viele Bahnbauten vorzunehmen und dann die Eisenbahn-Bauthätigkeit wieder ganz sistirt zu sehen, zu verfallen.

Die Concessionäre der Jaroslau-Sokaler Bahn haben sich mittelst einer schriftlichen Eingabe an das Handelsministerium gewendet, um Bekanntgabe der festzusetzenden Bedingungen, unter welchen die Staatsverwaltung die Zustimmung zur Concessions-Uebertragung an die Karl-Ludwigbahn ertheilen würde. Nachdem in der bezüglichen Concessions-Urkunde die Uebertragung der Concession an eine schon bestehende Actien-Gesellschaft vorgesehen ist, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die Regierung der geplanten Concessions-Uebertragung ihre Zustimmung ertheilen wird. Die Karl-Ludwigbahn gedenkt sofort an die Bauausführung zu schreiten, da die neue Eisenbahn bis 22. November 1883 dem Verkehre übergeben werden muss. Die Baukosten sind auf circa sieben Millionen Gulden präliminirt.

Ueber die Ungarische Verkehrs-Politik theilt die „N. F. P." folgende Enthüllungen mit: Der Verkehr der Budapest-Wiener Eisenbahn beträgt 14 pCt. des ganzen Verkehres der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn. Sollten die mit der Ungarischen Staatsbahn einlangenden Frachten mit der auszubauenden Ofen-Raab-Wiener Eisenbahn befördert werden, so würde sich die Einnahme um 7 300 000 fl. jährlich vermindern. Die Ofen-Raab-Wiener Eisenbahn ist also eine gefährliche Concurrentin der Pest-Wiener Linie der Oesterreichischen Staatsbahn. Die Letztere hat sich auch zu einem grossen Opfer bereit erklärt, indem sie mit dem nachstehenden Antrage an die Ungarische Regierung getreten ist. Die Oesterreichische Staatsbahn ist bereit, die Ofen-Wiener Eisenbahn aus eigenen Mitteln herzustellen, resp. die 80 km lange Szöny-Ofener Linie auszubauen, welche im Zusammenhange mit der fertigen Linie Szöny Raab-Wien eine nach Wien führende directe Verbindung geben wird. Die Oesterreichische Staatsbahn hat ferner auch ihre Bereitwilligkeit ausgedrückt, der Ungarischen Regierung, bezw. den Ungarischen Staatsbahnen diese Eisenbahn zur Disposition zu stellen unter der Bedingung, dass sie den nach Wien gehenden Verkehr mit ihr theilt; nämlich jenen Verkehr, welcher mit der Ungarischen Staatsbahn nach Budapest kam und von dort nach Wien geht. Die Ungarische Regierung hat die grosse Wichtigkeit dieses Antrages eingesehen und empfahl der Oesterreichischen Staatsbahn, ihren Antrag schriftlich zu überreichen, damit derselbe als Basis für die weiteren Verhandlungen dienen könne, was unterblieb, als Bontoux sein Angebot gemacht hatte.

In der Budget-Debatte des Communications-Ministeriums wurde diese Politik auch berührt; es war nämlich ein hervorragendes Mitglied der Opposition; Graf Apponyi objectiv genug, um die hervorragenden Verdienste laut anzuerkennen, die sich die Regierung auf dem Gebiete der Verkehrspolitik für Ungarn erworben. Wenn er daran etwas auszusetzen fand, so war es der Umstand, dass diese Verkehrspolitik in ihrer wichtigsten Richtung, nämlich nach dem Westen gegen Oesterreich, vorläufig stille gehalten und ein Vacuum habe eintreten lassen, das ihn mit Besorgnissen erfüllt. Der Redner kennzeichnete seinen Standpunkt in der Frage dahin, dass er das entscheidende Moment einer nach seiner Auffassung richtigen Verkehrspolitik nicht in der unbedingten Verstaatlichung der Linien, sondern in der unbedingten Einflussnahme der Regierung auf die Tarife erblickt, welche nicht immer und nicht nur durch Staatsbahnen zu erreichen sei. Ebenso war die fernere Bemerkung des Redners, dass er selbst im Falle des Sieges bei der Concurrenz zweier Linien keinen grossen Vortheil finden könne, da auch dann das für die unterliegende Linie investirte Capital werthlos gemacht werde, vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus unanfechtbar. Graf Apponyi wollte damit offenbar ausgesprochen haben, dass ihm an dem Baue der Eisenbahn Ofen-Wien oder überhaupt einer Verbindung der Ungarischen Hauptstadt mit der Westgrenze auf dem rechten Donau-Ufer Alles, an der Frage aber, ob diese Linie als Staats- oder Privatbahn gebaut werde, sehr wenig gelegen sei, wenn nur die Regierung im Stande ist, sich den Einfluss auf die Tarife unbedingt zu sichern. Im Interesse der Landwirthschaft wie der Selbstständigkeit des Ungarischen Verkehrs urgirte er unter dem lebhaften Beifalle des ganzen Hauses den Bau dieser Eisenbahn.

Anlässlich der Beantwortung der Interpellationen im Ungarischen Abgeordnetenhause wurde vom Communications-Minister Ordody bemerkt, dass er bezüglich der Heizung der Eisenbahnwaggons heute noch keine Aufklärung geben könne. Bei der Staatsbahn und bei anderen Bahnen ist die Heizung der Waggons eingeführt. Er werde übrigens dafür Sorge tragen, dass die Directionen ihm hierüber eingehenden Bericht erstatten. Was die Ausgabe von Freibillets und Eisenbahn-Fahrkarten zu ermässigten Preisen betrifft, habe er im vorigen Jahre eine diesbezügliche Vorschrift erlassen, wonach nur gewissen Personen diese Begünstigungen zu Theil werden sollen. Im Uebrigen sei er dafür, dass man bei der Ausgabe von Freibillets nicht verschwenderisch umgehe, und werde er verfügen, dass man ihm diesbezüglich Bericht erstatte, um einen Modus zu finden, damit bei der Ausgabe von Freibillets keine Missbräuche geschehen sollen.

Ueber internationale Eisenbahnstatistik hielt Dr. Richard Hasenöhrl, Secretär im K. K. Handelsministerium, am 28. Februar im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten einen sehr beifällig aufgenommenen Vortrag. Er wies zunächst auf die Entstehung der Statistik bei den einzelnen privaten Bahnverwaltungen, welche über die Verhältnisse der Bahn an die Generalversammlung der Actionäre zu berichten haben, hin; er zeigte, wie der staatliche, nationale Gesichtspunkt allmälig in den Vordergrund trat und eine zusammenfassende, vergleichende Statistik des gesammten Eisenbahnwesens des Landes ins Leben rief und wie sich endlich das Bedürfniss nach einer Uebersicht des Eisenbahnwesens aller Staaten, kurz das Bedürfniss nach einer internationalen Eisenbahnstatistik geltend machte. Die Versuche, diesem Bedürfnisse zu genügen, datiren seit längerer Zeit; sie gingen von Privatpersonen (Dr. Stürmer u. a.), von technisch-wissenschaftlichen Bureaux (insbesondere vom statistischen Bureau der Französischen Generaldirection der Eisenbahnen), endlich vom internationalen statistischen Congresse aus. Das Resultat war aber bis auf die neueste Zeit ein unbefriedigendes. Seit 1876 ist aber die Angelegenheit in ein neues Stadium, welches besseren Erfolg verpricht, getreten. Der zu Budapest 1876 abgehaltene internationale statistische Congress betraute nämlich eine besondere fachmännische Commission mit der Ausarbeitung der Formularien für die er-

wähnte Statistik und zugleich mit der Sorge für das Zustandekommen der letzteren, eine Aufgabe, welche diese Commission denn auch zum wichtigsten Theile bereits gelöst hat. In der letzten, im September 1881 im Haag abgehaltenen Session wurde nämlich das aus 9 Tabellen und 288 Colonnen bestehende Formular definitiv festgestellt und, nachdem bereits für 1876 eine erste internationale Eisenbahnstatistik probeweise veröffentlicht worden war, beschlossen, dass nunmehr eine solche Publikation regelmässig herausgegeben werden solle. Der Vortragende sprach die Hoffnung aus, dass vielleicht schon vom Betriebsjahre 1882 auf eine solche regelmässig erscheinende Statistik gerechnet werden könne und knüpfte hieran den Wunsch, dass sich dieselbe in Eisenbahnkreisen als ein wahres Bedürfniss einleben möge.

Die Kleissel'sche selbstthätige Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge wurde hierauf vom Professor Engelhardt im Club an zwei kleinen Modellen demonstrirt, welche trefflich functionirten. Die Vorzüge dieser Kuppelung wurden in der „Eisenbahnzeitung" vom 26. v. M. No. 9 vom genannten Redacteur selbst besprochen.

Die Bahneffecten-Woche war wie vorausgesagt recht günstig. Gegen 34 Millionen Gulden, welche durch die am 1. d. fälligen Capital-Rückzahlungen flüssig geworden sind, suchen zum Theile in Bahnpapieren die Anlage. Die Prioritäten zogen in Folge des steigenden Silberwerthes an. Actien Böhmischer Bahnen waren sehr gesucht; Aussig-Teplitz (570) und Buschtěhrad (746) avancirten von 15—17 fl. Die übrigen Actien zeigten mehr oder weniger Aufbesserungen, darunter Südbahn (138) um 10 fl. wegen der gerüchtweisen Dividenden-Vertheilung.

Personal-Nachrichten.

Ungarische Staatsbahnen. Der Inspector der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen und Chef der Wagendispositionsstelle des Centralnetzes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen Herr Colomann Baumgarten hat seinen Familiennamen mit Bewilligung des Königlich Ungarischen Ministeriums für Inneres in „Balogh" umgeändert.

Aus den Verhandlungen des Niederländischen Vereins für Localbahnen und Tramways.

(Schluss.)

Nachfolgende Uebersicht der für den Verkehr eröffneten oder in Bau begriffenen Tramways und der bereits ertheilten und nachgesuchten Concessionen giebt ein Bild von der erfreulichen Entwickelung des Niederländischen Tramwaywesens.

A. Tramways in Betrieb.

Dampftramways.

1. Dieren-Doesburg-Doetinchem (Geldersche Dampf-Tramwaygesellschaft).
2. Wageningen-Ede (Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft).
3. Haarlem-Zandvoort (Localbahn) (Gesellschaft Haarlem-Zandvoort).
4. Amsterdam-Muiden-Naarden (Gooische Dampf-Tramwaygesellschaft).
5. Rotterdam-Delfshaven (Rotterdamer Tramwaygesellschaft).
6. Haag-Scheveningen (Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft).
7. Leiden-Haarlem (Nord-Süd-Holländische Dampf-Tramwaygesellschaft).
8. Leiden-Katwyk (Rhynlandsche Dampf-Tramwaygesellschaft).
9. Breda-Oosterhout-Dongen (Süd-Dampftramwaygesellschaft).
10. Tilburg-Waalwyk, mit Zweigbahn nach Kaatsheuvel (Nord-Brabantische Dampf-Tramwaygesellschaft).
11. Vaght-Herzogenbusch (Dampf-Tramwaygesellschaft Herzogenbusch-Helmond).
12. Middelburg-Vlissingen (Société anonyme des chemins de fer économiques Néerlandais in Brüssel).
13. Kerkerade-Simpelveld (Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft).

Pferdebahnen.

1. Dokkum-Veenwouden-Bergum (Niederländische Tramwaygesellschaft).
2. Zuidbroek-Wildervank-Stadskanaal (Erste Groninger Tramwaygesellschaft).
3. Arnhem-Velp und die Gürtelbahn in Arnhem (Arnhemer Tramwaygesellschaft).
4. Utrecht-de Bilt-Zeist (Stichtsche Tramwaygesellschaft).
5. Haag-Scheveningen. } (Haagsche Tramwaygesellschaft)
6. Haag-Delft. }

und weiter die Stadtbahnen im Haag, Rotterdam, Amsterdam, Groningen, Haarlem, Leiden, Dordrecht.

B. In Bau begriffen oder concessionirt.

Dampftramways.

1. Winschoten-Beerta-Finsterwolde-Oostwolde-Midwolde-Scheemda (Dampf-Tramwaygesellschaft Oldambt).
2. Assen-Rolde-Gasselter-Nyeveen-Stadskanaal (Concessionäre Dr. jur. L. Olderhuis Tonckens. c. s.).
3. Hoogeveen-Zwinderen-Dalen-Coevorden (Concessionäre H. Boers in Utrecht und E. Lebaigue in Brüssel).
4. Doetinchem-Terborg (Geldersche Dampf-Tramwaygesellschaft).
5. Almelo-Deventer-Apeldoorn. } (Niederl. Local-Eisenbahngesellschaft Willem III.)
6. Dieren-Apeldoorn-Hattem. }
7. Driebergen-Arnhem (Concessionäre G. Vas Visser und W. J. Visser in Utrecht).
8. Tiel-Buren-Beusichem-Kuilenburg (Crans & Co. im Haag).
9. Winterswyk-Hengelo-Enschede und Winterswyk-Zevenaar (Geldersche Overysselsche Local-Eisenbahngesellschaft).
10. Apeldoorn-het Loo (W. Wentink in Zütphen).
11. Utrecht-Vreeswyk (K. H. J. J. Hirschmann in Gorinchem).
12. Hoorn-Enkhuyzen (Westfriesische Dampf-Tramwaygesellschaft).
13. Edam-Monnikendam-Amsterdam, mit Zweigbahnen von Edam nach Kwadyk und von Zette nach Purmerend (C. Jüpsien in Amsterdam).
14. Beverwyk-Wyk aan Zee (Holländische Eisenbahngesellschaft).
15. Amsterdam-Utrecht (J. P. Theunissen, J. A. Gerken und T. van den Esch in Amsterdam und Haag).
16. Castricum Egmond-Binnen-Bergen-Alkmaar mit Zweigbahn nach Egmond aan Zee und Schoorl (J. Holland in Amsterdam).
17. Zaandam-Wormerveer oder Krommenie (H. L. Geveke & Co. in Amsterdam).
18. Rotterdam-Schiedam (Rotterdamer Tramwaygesellschaft).
19. Haag-Scheveningen (Holländische Eisenbahngesellschaft).
20. Haag-Loosdainen-Naaldwyk-Monster-'s Gravesande-Naaldwyk (Westlandsche Dampf-Tramwaygesellschaft).
21. Gouda-Bodegraven-Stolwyk-Schoonhoven (A. Kaptyn te Gouda).
22. Vlaardingen-Schiedam (P. Kikkert c. s. in Vlaardingen).
23. Oosterhout-Geertruidenberg. } (Süd-Dampftramwaygesellschaft.)
24. Dongen-Ryen }
25. Tilburg-Koningshoeven-Capelle (Nordbrabantische Dampf-Tramwaygesellschaft).
26. Eindhoven-Gestel-Reussel und Bladel nach der Belgischen Grenze und weiter nach Turnhout und Antwerpen (Neomagus).
27. Tilburg-Goirle (Nordbrabantische Dampf-Tramwaygesellschaft).
28. Sittard-Heerlen-Simpelveld (Localbahn) (Eug. van Oppen in Mastricht).
29. Sittard-Heerlen-Simpelveld (Dampftramway) (Nierstrasz in Utrecht c. s.).

Pferdebahnen.

1. Harlingen-Bolsward-Sneek. } (Niederl. Tramwaygesellschaft.)
2. Joure-Heerenveen-Gorredyk-Drachten-Bergum. }
3. Bolsward-Workum. }
4. Joure-Lemmer und Joure-Sneek. }

C. Concession nachgesucht.

Dampftramways.

1. Groningen-Hoogezand-Sappemeer-Zuidbroek-Noordbroek-Scheemda, mit Zweigbahn von Foxham, Kolham, Slochteren und Schildwolde nach Siddeburen (G. A. Hoogenstraten in Leiden).
2. Stadskanaal-Pekela-Winschoten (Dr. Oudsehans Dentz in Leeuwarden).
3. Bedum-Onderdendam-Winsum-Obergum-Mensingeweer, den Hoorn-Wehe-Leens-Ulzum und Bedum-Onderdendam-Middelstum, Kantens, Rottum, Usquert-Uithuizen-Uithuizermeden-Roode School (H. E. Oving in Rotterdam).
4. Zwolle-Dalpsen-Ommen-Hardenberg-Gramsbergen-Coevorden und von Station Dedemsvaart nach Gramsbergen (Niederländische Central-Eisenbahngesellschaft).
5. Almelo-Tubbergen-Ootmarsum-Oldenzaal-Enschede und Ootmarsum-Preussische Grenze (J. D. de Bock in Gouda).
6. Almelo-Vriezenveen-, den Ham Ommen-Dedemsvaart-Zuidwolde-Hoogeveen (J. D. de Bock in Gouda).
7. Nunspeet-Doornspyk-Elburg-Oldebroek-Kamperveen-Kampen (Top und Wolff in Elburg und v. Stirum und Dalhuyzen in Kampen).
8. Kesteren-Echteld-Ochten. } (J. P. H. Witkamp in Amsterdam.)
9. Druten-Wychen-Mook. }
10. Tiel-Kesteren (J. T. C. de Pesters und D. v. Lookeren Compagnie in Tiel).
11. Nymegen-Wamel (A. Noorduyn und C. B. Hiebendaal).
12. Gorinchem-Tiel (K. H. J. J. Hirschmann in Gorinchem).
13. Vianen-Gorinchem-Geertruidenberg (K. H. J. J. Hirschmann in Gorinchem).
14. Utrecht-Gouda (Ysseler Dampf-Tramwaygesellschaft).
15. Elektrische Tramway von Amsterdam nach Sloterdyk (Amsterdamer Omnibusgesellschaft).
16. Alkmaar-Purmerend (J. H. Reigersberg Versluys in Breda).
17. Hilversum-'s Gravesande (Levelt und Schwiep in Amsterdam).
18. Naarden-Bussem-'s Gravesande (J. Holland in Amsterdam).
19. Schagen-Hoorn mit Zweigbahnen nach Medemblik und Noord-Scharwoude (Krieg).

20. Egmond aan Zee-Alkmaar (C. de Groot c. s.)

21. Utrecht-Uithoorn mit Zweigbahnen 1. über Amstelveen und Overtoom nach Amsterdam; 2. über Haarlemmermeer nach Haarlem und 3. nach Alfen und Leiden. Von Alfen führt eine Linie via Waddinnveen nach dem Haag und Rotterdam und via Gouda - Schoonhoven - Ysselstein nach Utrecht (Niederländische Tramwaygesellschaft).

22. Utrecht-Woerden-Leiden (J. Paling und W. Hofman in Woerden).

23. Leiden-Noordwyk a/Zee (S. A. Klaassen in Utrecht).

24. Gouda-Schoonhoven (A. Kaptyn in Gouda).

25. Hellevoetsluis-Nieuwersluis-Heenvliet-Abbekerke-Spykenisse-Charlois-Barendrecht (Dykermans, Brons und van Leeuwen).

26. Haag - Ryswyk - Voorburg - Leidschendam - Zoeterwoude.
27. Gouda - Waddinxveen - Boskoop - Benthuizen - Zegwaard-Leidschendam.
28. Utrecht-Montfoort-Oudewater-Gouda.
29. Schoonhoven-Oudewater.
30. Schoonhoven-Ysselstein-Montfoort, mit Zweigbahn nach Benschop.
31. Gouda - Reeuwyk - Alphen - Leimuiden - Aalsmeer-Hoofddorp - Heemstede, mit Anschluss an den Tramway Leiden-Haarlem.
32. Amsterdam - Sloten - Hoofddorp, mit Anschluss in Sassenheim an den Tramway Leiden-Haarlem.
33. Rotterdam-Hillegersberg-Bergschenhoek-Pynacker-Delft, mit Zweigbahn nach Zegwaard und Zoeterwoude.

(26–33: Ysseler Dampf-Tramway-gesellschaft.)

34. Zegwaard-Waddinxveen.

35. Stompwyk - Zoeterwoude - Leiden (G. A. Freerichs in Hillegersberg).

36. Leiden-Haag (Wisse, Piccaluga & Co.).

37. Bergen op Zoom-Breda-Baarle-Nassau (S. A. Klaassen in Utrecht).

38. Boxtel-Vaght.
39. Tilburg - Oisterwyk - St. Michielgestel - Oss-Lithuyen.
40. Veghel-Uden-Nistelrode.

(38–40: A. L. Festen in Heeswyk.)

41. Helmond - Geldrop - Eindhoven (F. A. R. Swiep in Amsterdam).

42. Roosendaal - Wouw - Steenbergen (P. A. G. van Gilse in Roosendaal).

43. Breda-Princenhage-Zundert-Belgische Grenze nach Antwerpen (Neomagus).

44. Boksmeer - Oeffelt - Cuyk - Beers - Gassel - Escharen - Grave-Velp-Reek-Schuyk-Heesch (A. L. Festen in Heeswyk).

45. Breda-Liesbosch (S. Brons in Breda).

46. Waalwyk-Herzogenbusch (J. van der Elzen in Tilburg).

47. Raamsdonksveer-Herzogenbusch (K. H. J. J. Hirschmann in Gorinchem).

Pferdebahnen.

1. Dokkum-Holwerd-Stiens-Leeuwarden und

2. Stiens - St. Anna Parochie - Oosterbierum - Sexbierum - Harlingen (Niederländische Tramwaygesellschaft).

3. Olterterp - Marum - Tolbert - Vierverlaten - Groningen (M. Bokma de Boer in Veenwoude).

Amerikanische Correspondenz.

Rechte aus Fahrbillets. Die scharfe Concurrenz zwischen den einzelnen Amerikanischen Eisenbahnlinien bringt es mit sich, dass die Versuche, Personen-Verkehr heranzuziehen, sehr vielseitige sind und die verschiedenartigsten Passagier-Billets verausgabt bezw. mannigfache Züge mit erleichterten Beförderungsbedingungen veranstaltet werden. Es liegt auf der Hand, dass hierbei leicht Differenzen über den Umfang der Rechte der Passagiere entstehen, insbesondere über die Berechtigung aus den für bestimmte besondere Zwecke ausgegebenen Billets (limited tickets).

Bei den hierüber geführten Processen haben nach der „Railroad Gazette" die Gerichtshöfe stets angenommen, dass die Bahnen, als Gegenleistung für die ihnen gewährten Rechte, die Verpflichtung haben, jede sich als Passagier anbietende Person, welche den tarifmässigen Fahrpreis zahlt und sich den Reglementsbestimmungen unterwirft, zu befördern. Ausser der hieraus sich ergebenden Verbindlichkeit kann die Pflicht der Bahngesellschaft aus einem Special-Vertrage hervorgehen. Zuweilen treffen beide Arten von Verpflichtung in einem Falle zusammen, zuweilen liegt nur eine derselben zum Grunde. Der Unterschied ergiebt sich in einem in Wisconsin vorgekommenen Falle, in welchem eine grössere Gesellschaft, um an der Grundsteinlegung zu einer Kirche an einem Sonntage beizuwohnen, mit einer Bahn einen Extrazug vereinbarte, welcher die Theilnehmer Morgens hin- und Abends zurückführen sollte. Die Bahn brachte die Gesellschaft auch Morgens an den Ort der Feier, vergass aber die Veranstaltung des Rückzuges und die Extrazügler mussten sehen, wie sie in der kalten Herbstnacht Schutz fanden. In dem entstandenen Processe entschied der Richter, dass die allgemeine Verpflichtung der Bahn die Klage nicht unterstütze, da die Bahn zum Sonntagsdienst nicht verpflichtet sei. Dagegen wurde Letztere auf Grund des speciellen Vertrages zu voller Entschädigungsleistung verurtheilt.

In einem anderen, etwas humoristischen Falle in Maine hatte eine Bahn eine Vergnügungsfahrt für eine Gesellschaft veranstaltet und dazu ein Musikcorps zur Unterhaltung der Fahrgäste engagirt. Letzteres sollte als Entschädigung 25 D. und pro Mann ein Billet für eine mitzunehmende Dame erhalten. Einer der Musikanten nahm nun auf ein solches Billet, statt eine Dame, seinen Bruder mit, angeblich mit Bewilligung des Conducteurs. Dies bestritt jedoch Letzterer bei Einsammlung der Billets und setzte den Bruder aus, als er das Fahrgeld zu bezahlen verweigerte. Die Billets waren beiläufig blosse Pappstückchen, bedruckt mit dem Namen des Platzes und dem Datum und enthielten nichts von den besonderen Bedingungen. Der klagende Musikant wurde vom Gericht abgewiesen.

Die Baltimore und Ohio Bahn gab einst eine Serie von Umtausch-Billets (commutation tickets) natürlich zu ermässigten Preisen aus, enthaltend die gedruckte Bestimmung, dass ein Billet, welches in der Hand eines Anderen, als des Käufers, gefunden würde, als ungültig betrachtet werden solle. Einer der Käufer gab gleichwohl sein Billet irgend einem Anderen zum Gebrauch, welcher dann, als er das Billet präsentirte und den Fahrpreis nicht nachzahlen wollte, vom Conducteur ausgesetzt wurde. Das Gericht entschied zu Gunsten der verklagten Bahn.

Ein wunderlicher Fall wird neuerlich von Newyork berichtet. Die Newyork Central und Hudson River Bahn gab Billets zu ermässigten Preisen aus, welche bekundeten, dass der Inhaber dieselben am oder vor dem 26. Septbr., nach welchem Tage die Bahn sie nicht mehr zuzulassen brauche, benutzen dürfe. Einer der Inhaber bestieg damit einen Zug am 26. Nachmittags zu einem 12stündigen Ausfluge. Nach Mitternacht verweigerte der Conducteur das Billet weiter zuzulassen und forderte den Fahrpreis, nicht zwar für die ganze Tour, aber für die von Mitternacht ab durchfahrene Strecke. Der Richter bestätigte demnächst das Recht der Bahn zu diesem Verfahren.

Die Verbindlichkeit der Passagiere, sich nach den von der Bahn auf den Billets bezeichneten reglementarischen Bestimmungen zu richten, wird durch nachfolgenden Fall klargestellt. Der Käufer eines Billets von Newyork nach Boston, enthaltend die Bestimmung: „Nur auf einem Dampfer etc. und dem damit in Verbindung stehenden Zug; keine Fahrtunterbrechung zulässig", verliess den Dampfer in Norwich und verweilte dort einige Tage. Bei Fortsetzung der Reise wurde das Billet nicht als gültig erachtet und in dem dieserhalb entstandenen Processe die Rechte der Transportanten hierzu anerkannt.

Complicirte Fragen entstehen, wenn „limited tickets" über zwei oder mehr verbundene Linien von einer Gesellschaft ausgegeben und von einer anderen zurückgewiesen werden, wie dies neuerlich in Ohio vorgekommen ist. Der Käufer eines bis zum 10. März gültigen Vergnügungszug - Billets von Toledo nach Washington erhielt mit dem Billet zugleich einen Fahrplan, wonach er bei Abfahrt aus Washington am 9. 9^{30} Abds. in Toledo am 10. März um 10^{40} Abds. ankommen musste. Er verliess erstere Station zur angegebenen Zeit, in Folge einer Zugverspätung erreichte er aber in Pittsburg den Anschlusszug nach Toledo nicht vor Mitternacht zum 12., also nachdem die Gültigkeit seines Billets aufgehört hatte. Der Conducteur des weitergehenden Zuges wies dasselbe zurück und der Billetinhaber musste, da er nicht noch einmal zahlen wollte, den Zug verlassen. In dem demnächstigen Processe berief sich die beklagte Gesellschaft — die Abgangsbahn — darauf, dass sie nicht für eine auf einer Anschlussbahn vorgekommene Verzögerung verantwortlich sein könne, wogegen der Kläger sich darauf stützte, dass sein Contract nur mit der Beklagten für die ganze Transportstrecke ohne Rücksicht auf die Anschlussbahnen geschlossen sei. Es wurde gerichtsseitig auf eine Entschädigung von 500 Dollar erkannt, doch wird die Frage muthmasslich noch vor eine höhere Instanz kommen.

Manche Schwierigkeiten werden den Gesellschaften verursacht durch Fälschung der Benutzungsfrist - Angabe der Billets seitens der Billethändler (Scalpers). Diese wissen den eingestempelten Monat auf schwer zu entdeckende Weise in einen späteren zu verwandeln und verkaufen dann das vielleicht schon abgelaufene oder binnen Kurzem ablaufende Billet als ein noch auf längere Zeit gültiges.

Gegen derartige Betrügereien kann sich das Publikum aber schützen dadurch, dass es nur bei den von der betr. Gesellschaft autorisirten Verkaufsstellen Billets entnimmt.

Verkehr auf der Newyorker Stadtbahn. Auf den „Elevated railroads" von Newyork werden jetzt ziemlich ebenso viel Passagiere befördert, als auf den Londoner unterirdischen Bahnen. In dem mit dem September 1881 endigenden Jahre wurden auf ersteren 75 585 778 Personen befördert, also durchschnittlich 203 542 täglich. Die grösste an einem Tage bis jetzt gefahrene Zahl war (am 19. September 1881) 302 025.

Die durchschnittliche Einnahme des letzten Jahres war 6,98 Cts. Auf den Londoner Bahnen ist sie ungefähr 4,5 Cts., aber diese haben nicht gleiche Sätze, sondern variiren nach den Entfernungen und den 3 Wagenclassen. Sie transportiren eine sehr

grosse Zahl von Passagieren, welche nur eine ganz kurze Strecke über die Untergrundbahnen fahren, da letztere als Endstation oder Theil der Stadtbahn für eine grössere Anzahl der nach aussen führenden Bahnen dienen.

In den letzten drei Monaten von 1881 transportirten die „Elevated railroads" 21 633 019 Personen, was einer Zunahme von 24 pCt. gegen dieselben Monate 1880 gleichkommt, bei gleicher Bahnlänge wie damals.

Concurrenzverträge. In dem Processe der Bewohner des Staates von Illinois gegen die Chicago und Altonbahn, die Wiggins Fähregesellschaft etc., hat das Bezirksgericht von Illinois die Herausgabe eines „Zwischenbescheides" beschlossen gegen die Ausführung der Verträge, nach denen Personen und Güter nach und von St. Louis über die St. Louis-Brücke gefahren und die Einnahmen aus diesem Verkehr zwischen den contrahirenden Parteien getheilt werden sollen.

Die Hauptpunkte der Entscheidung sind folgende:

1. Die Klage ist rechtmässig angebracht durch den Generalanwalt Namens des Volkes des Staates; dies ist die legale und richtige Verfahrungsweise.

2. Der Vertrag verstösst gegen die öffentliche Ordnung, da er die Tendenz hat, das Volk des Staates, welches die mitbeklagte Bahn benutzen kann, der Vortheile und Annehmlichkeiten zu berauben, deren es sich anderenfalls erfreuen würde. Die Beförderung mittelst Fähren ist für Manchen die unangenehmste. Ein Vertrag behufs Einschränkung des Verkehrs und Verhinderung der Concurrenz ist nicht in Uebereinstimmung mit dem öffentlichen Wohl.

3. Das Mittel des Zwischenbescheides (injunction) ist in diesem Falle das directeste und passendste und ist daher von dem Gerichtshofe angewandt.

Passagierpreise. In einer am 1. Februar in Newyork stattgefundenen Conferenz des „Trunk Lines Comittee", an welcher sich Mr. W. K. Vanderbilt, Präsidenten und Vicepräsidenten der grössten Durchgangsbahnen, sowie der gemeinsame Commissar Mr. Fink betheiligten, wurde beschlossen, dass die Passagierpreise der I. und II. Classe für östliche und westliche Richtung vom 6. Februar ab auf folgende Beträge erhöht werden sollten: Zwischen Chicago und Newyork beschränkte (limited) Billets 20 D., unbeschränkte (unlimited) 23,25 D., excl. jedoch mit der Pennsylvania und die Baltimore und Ohio Bahnen, welche 26,50 D. nehmen dürfen. Die II. Classe soll auf allen Linien 17 D. kosten. Die New-England Preise sind zu berechnen auf der Basis von 22 D. limited von Chicago nach Boston, auf dem Wege über alle den Hudson Fluss nördlich der Stadt Newyork überschreitenden Linien. New-England Preise durch die Stadt Newyork sollen berechnet werden durch die Hinzurechnung der Localpreise östlich von Newyork zu den Newyorker Preisen der betr. Route und einer Ueberführungsgebühr von 75 Cts. in allen Classen.

Durch diese Vereinbarung hat im Personenverkehr der langdauernde Eisenbahnkrieg in der Hauptsache sein Ende erreicht.

Neue Bahnen pro 1881. Die Gesammtzahl der im Jahre 1881 in den Vereinigten Staaten neu gebauten Bahnen beträgt nach der „Railroad Gazette" 8 566 Englische Meilen gegen 6 344 im Jahre 1880.

Verein für Eisenbahnkunde.

Versammlung am 14. Februar 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspector Jungnickel.

Der Vorsitzende eröffnet die Discussion über den in der letzten Sitzung gehaltenen Vortrag des Herrn Geh. Bergrath Dr. Wedding „über die Bedingungen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen für die Lieferung von Schienen, Radreifen und Axen aus Flusseisen, vom Standpunkte der Fabrikation." An der Discussion betheiligten sich die Herren Eisenbahn-Director Wöhler aus Strassburg i/E., Herr Geh. Regierungsrath Dircksen, Herr Hüttendirector Haarmann aus Osnabrück, der als Gast anwesende Herr Hüttendirector Brauns aus Dortmund, Herr Geh. Bergrath Dr. Wedding und Herr Geh. Ober-Regierungsrath Kinel.

Herr Wöhler bemerkt, dass sein in No. 89 der Deutschen Bauzeitung vom Jahre 1876 unter der Ueberschrift: „Die Classification von Eisen und Stahl" dargelegtes Programm, an welchem er auch ferner festgehalten, im Allgemeinen mit der Auffassung des Herrn Wedding übereinstimme und dass er nur einige Einzelheiten, über welche eine Meinungsverschiedenheit stattfindet, besprechen wolle. Es sei als ausser Zweifel stehend anzuerkennen, dass unter Umständen, wie beispielsweise in dem harten Winter von 1879/80 auf fast allen Deutschen Bahnen vorgekommen, viele Schienen und Radreifen brechen können, welche aus vollkommen bedingungsmässigem Material hergestellt sind und ebenso, dass Schienen und Radreifen aus geringerem Material keineswegs sich durchaus schlecht im Betriebe verhalten und zwar beides deshalb, weil ausser der Qualität des Materials noch eine erhebliche Zahl anderer Einwirkungen in Betracht komme. Dass geringeres Material sich durchweg schlecht verhalten müsse und dass, wenn dies nicht der Fall, dadurch erwiesen sei, die Lieferungsbedingungen hätten nicht richtiges Mass gehalten, könne nicht im Ernst behauptet werden. Es sei anzunehmen, dass der Procentsatz an Verlust und Bruch unter übrigens gleichen Verhältnissen um so grösser sein würde, je geringer die Qualität des Materials ist.

Bezüglich der Frage, ob die Contraction oder die Dehnung mehr geeignet ist, als Mass für die Zähigkeit benutzt zu werden, erörtert Herr Wöhler den Hergang bei der Zerreissprobe näher und zieht daraus den durch die Praxis bethätigten Schluss, dass bei wenig zähem Material, dessen Bruch erfolgt, bevor sich eine Einschnürung bildete, Contraction und Dehnung etwa denselben Procentsatz haben, also beide für die Messung der Zähigkeit geeignet sind, während die Dehnung um so weiter hinter der Contraction zurückbleibt, je früher sich eine Einschnürung bildet und je zäher das Material ist. Der Einwand dagegen, dass die Bedingungen als Qualitätszahl eine Ziffer vorschreiben, welche durch die Summe der Festigkeits- und Contractionsziffer gebildet wird und der Vorwurf, dass es unlogisch sei, die als gegenseitige Aequivalente betrachtete Masse der Festigkeit und der Zähigkeit zu addiren, sind unberechtigt; die Commission des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen fand, unter sorgfältiger Benutzung aller ihr zu Gebote stehenden Versuchsresultate und Erfahrungen, dass man ein für die Producte der Rheinischen und Westfälischen Hüttenwerke gut zutreffendes Mass erhalte, wenn man die Festigkeitszahl in kg pro qmm als Aequivalent für die Contractionszahl des Zerreissungs-Querschnittes, ausgedrückt in Procenten des ursprünglichen Querschnittes, annimmt. Um die Grenzen, innerhalb deren die Aequivalente in Festigkeit und Zähigkeit gegenseitig als Ersatz angenommen werden können, auszudrücken, setzte die Commission eine Minimal-Festigkeit und eine Minimal-Contraction fest, wobei dann die Minimal-Festigkeit mit der grösseren Contraction und die Minimal-Contraction mit der grösseren Festigkeit verbunden sein muss. Die Forderung der Hüttenleute, dass, wenn das eine Mal die geringere Zähigkeit, das andere Mal die geringere Festigkeit genügt, auch beide miteinander verbunden genügen müssen und deshalb die Qualitätszahl zu ermässigen sei, ist nicht richtig, wie an einem Beispiel erläutert wird.

In Betreff der Bedenken des Herrn Dr. Wedding darüber, dass die Salzburger Vereinbarung als Schienenmaterial einfach Flusseisen vorschreibt, während die Festigkeit im zulässigen Minimum und die Contraction im Maximum einem Flusseisen angehöre, welches sich noch nicht härten lasse, weist der Vortragende auf den noch nicht genügend präcisirten Unterschied zwischen Flusseisen und Flussstahl hin und bemerkt, dass wenn die Festigkeit und Zähigkeit des Materials über dasselbe entscheidend sein soll, der gewählte Name gleichgiltig ist. Der Ansicht des Herrn Dr. Wedding, dass an Stelle der Contraction die chemische Zusammensetzung zu ermitteln sei, tritt der Vortragende ebenfalls nicht bei; derselbe bemerkt, dass nach den auf Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgeführten chemischen Analysen verschiedener Eisensorten ein Zusammenhang wie ihn Dr. Wedding gefunden hat, nur insoweit zu erkennen sei, als das Quantum der Beimischungen, wo es zu gross war, in einzelnen Fällen ungünstig einwirkte; in anderen Fällen habe es einen solchen Einfluss nicht geäussert.

Den Vorwurf der Hüttenleute, dass die Bedingungen der Eisenbahnverwaltungen nur höhere Productionskosten veranlassen, ohne entsprechenden Nutzen zu bringen und dass daraus Schwierigkeiten bei der Fabrikation erwachsen, welche der Eisenindustrie grossen Schaden zufügen, weist der Vortragende unter Anführung mehrerer Thatsachen zurück, wonach die Schwierigkeiten, welche vielleicht früher den Hüttenwerken aus den Lieferungsbedingungen erwuchsen, jetzt völlig als überwunden anzusehen sind und die grosse Steigerung der Qualitätszahl von 85 auf 91 und 100 die Fabrikationskosten noch nicht um 3 pCt. erhöht hat.

Herr Dircksen hebt hervor, dass die Hüttenwerke, statt gegen die Bedingungen Opposition zu machen, eigentlich dankbar für die strengen Anforderungen sein sollten, da durch diese die erhöhte Güte des Materials herbeigeführt und bekannt geworden sei und weil die Kosten von den Eisenbahnverwaltungen getragen worden seien. Die Bedingungen sind vor der Lieferung bekannt gemacht und jede Hütte, welche der Fabrikation gewachsen ist, muss vollständig wissen, welcher Procentsatz an Fehlmaterial sich bei ihrer Fabrikation ergeben wird und danach ihren Preis stellen. Eingehend auf einzelne von Herrn Dr. Wedding gegen die Lieferungsbedingungen erhobene Vorwürfe, spricht der Vortragende die Ansicht aus, dass die Zerreissversuche nicht absolut massgebend sein können, dass daneben auch die Schlag- und Biegeproben zu machen sind, dass diese aber nicht von gleichem Werth mit den Zerreissversuchen sind. Die nach der Abnahme auf dem Hüttenwerk vorgenommene Nachrevision an Ort und Stelle ist nicht unnöthig, da thatsächlich bei dem Transport oft Kantenrisse und dergl. entstehen und einen nicht unbedeutenden Procentsatz an Bruch erzeugen. Ebenso verhält es sich mit anderen besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen, wie z. B. mit derjenigen, dass eine Quantität der zuerst gewalzten Schienen der Verwaltung vor der Anfertigung

weiterer Schienen zur Besichtigung und Probe zugesandt werden muss, und derjenigen über die Art des Transportes und in Betreff der Mittheilung über die vorgenommene chemische Probe. Alle diese und ähnliche Vorschriften sind den Producenten vorher bekannt und den Verwaltungen kann das Recht dazu nicht bestritten werden. Dem Vorschlag des Herrn Dr. Wedding, alle Zerreissungsversuche bei der amtlichen Versuchsstation in Berlin machen zu lassen, tritt Herr Dircksen nicht bei; er glaubt, dass die Versuche ebenso gut auf den Hüttenwerken gemacht werden können und dort schneller erfolgen, sowie dass die Hütte und der abnehmende Beamte daselbst bei den Versuchen das Material gründlicher kennen lernen.

Herr Haarmann versichert, dass die Producenten gern bereit sind, bei der Anstellung von officiellen Experimenten mitzuwirken. Wenn Herr Wedding sagt, dass durch die rigorosen Ansprüche der Consumenten die Qualität von Eisen und Stahl sich gehoben habe, so ist dagegen zu bemerken, dass diese grossen Ansprüche nur gestellt werden konnten, nachdem auf dem Gebiete der Eisenhüttenkunde so grosse Fortschritte vorlagen. Redner geht sodann auf die chemische Zusammensetzung von Eisen und Stahl ein und weist nach, dass beispielsweise der Osnabrücker Stahl eine ganz andere Zusammensetzung hat als Herr Dudley von einem guten Stahl fordert; der Osnabrücker Stahl sei aber dennoch ein anerkannt vorzügliches Material. Die Brüche von Schienen und Bandagen sind nicht immer durch das Material derselben veranlasst, sondern oft durch abnorme Zustände einzelner Stücke, wie durch Blasen, welche in einem in einen heissen Ofen gesetzten Stahlblock entstehen oder durch grosse Spannungen, welche kalt ausgewalzte Schienenblöcke in den Schienen liefern. Die Werke haben selbst das grösste Interesse, gutes Material zu liefern, in Rücksicht auf die Garantie und ihr Renommé. Die Proben haben nicht den Werth, den man von ihnen erwartet, trotzdem sind sie nicht ganz zu verwerfen, nur müssen sie sachgemäss und rationell vorgenommen werden.

Herr Brauns: Die Befürchtung des Herrn Dr. Wedding, dass die aus Schweisseisen hergestellten Brücken und sonstigen Bauwerke in Besorgniss erregender Weise eine geringere Haltbarkeit haben, als wenn die Constructionen aus dem homogeneren Flusseisen hergestellt worden wären, geht zu weit, da auch das geschweisste Material in einer Qualität hergestellt werden kann, welche die Verwendung desselben zu Bauzwecken als durchaus zulässig erscheinen lässt und weil auch ein guter Anstrich sich als ein wirksames Mittel gegen die Einwirkung der Feuchtigkeit bewährt hat. — Die Bestimmung der rechtsrheinischen Bahn, dass bei Beginn der Fabrikation der abnehmende Beamte auf dem Hüttenwerke zugegen sein soll, um das Profil etc. zu prüfen, wird von den Hüttenwerken nicht als lästig empfunden; sie ist denselben vielmehr erwünscht, weil durch die Anwesenheit der Controleure bei Beginn der Walzung am leichtesten etwaige Meinungsverschiedenheiten ausgeglichen werden können. Dagegen ist die Bedingung, dass den Eisenbahndirectionen Probestücke von der ersten Walzung zugeschickt werden müssen und dass der Beginn der eigentlichen Fabrikation auszusetzen ist, bis diese Probestücke gut geheissen sind, lästig und kostspielig, weil dadurch oft der ganze Betrieb auf dem Walzwerk aufgehalten wird. Ebenso ist die zweite Abnahme auf der Ablieferungsstation eine sehr erschwerende Bedingung, weil der auf dem Werke anwesende Beamte oft über verschiedene Punkte der Ausführung eine andere Ansicht hat als der die zweite Abnahme bewirkende Beamte, die Hüttenwerke sich aber zunächst nur nach den Ansichten des erstbezeichneten Controleurs richten können. — Die Hüttenleute verhalten sich keineswegs ablehnend gegen die Zerreissproben, wie Herr Dr. Wedding annimmt; sie glauben allerdings, entsprechend dem Gutachten der Commission des Vereins Deutscher Eisen-Hüttenleute, dass die Zähigkeit des Materials durch Schlag- und Biegeproben, die Härte und Widerstandsfähigkeit durch Schlag- und Belastungsproben weit sicherer geprüft werden, als durch Zerreissproben mit Stäben von sehr geringem Querschnitt, wollen aber die Zerreissproben zwar beibehalten, theils als Controlprobe, theils um die Möglichkeit einer ferneren Entwickelung derselben zu bieten, glauben aber hierfür die Verwerfung der bisher dabei massgebend gewesenen Contraction und dafür die Einführung der Dehnung dringend empfehlen zu sollen. Seit Jahren werden auf den Werken der Producenten Tausende von Zerreissproben gemacht und die Resultate derselben werden mit denjenigen von Schlag- und Belastungsproben, sowie mit denjenigen der chemischen Analyse verglichen, aber zu genügend sicheren Resultaten ist man dabei auch heute noch nicht gekommen. Die Zuverlässigkeit der Zerreissproben wird oft durch kleine Fehler in den Probestücken beeinträchtigt, und die Untersuchungen im chemischen Laboratorium sind zur Beurtheilung über die Homogenität des Materials massgebender.

Herr Wöhler bemerkt bezüglich der Behauptung, man komme wegen vorhandener kleiner Fehler der Probestücke oft zu ganz falschen Resultaten bei den Proben, dass von jedem zu prüfenden Stücke zwei Stäbe genommen würden und, wenn Fehler vorkommen, noch mehr Versuche entweder zunächst bei denselben Stücken oder bei anderen Stücken derselben Charge vorgenommen würden; überhaupt sei die vorgenommene Probe nur für die betreffende Charge massgebend.

Herr Brauns: Wenn die Hüttenwerke den verschärften Bedingungen doch genügen, so ist das doch mit grossen Kosten verbunden und es ist eben der Kernpunkt der Streitfrage, ob diese Mehrkosten, welche lediglich aus den vorgeschriebenen Zerreissproben entstehen, auch nur annähernd mit dem Werth dieser Proben im Verhältniss stehen. Leider können auch Fälle angeführt werden, wo die Zerreissproben vorschriftsmässig ausgefallen sind und wo doch das Fabrikat verworfen wurde, weil das Bruchansehen der Proben nach Ansicht des massgebenden Controlbeamten zu Ausstellungen Veranlassung gab.

Herr Haarmann: Die Qualität der Schienen ist nicht nur deshalb gestiegen, weil in einzelnen Fällen ein um etwa 3 pCt. höherer Preis für solche in Aussicht gestellt worden ist, sondern auch, weil die Hüttenwerke nach dem jetzigen Stande der Technik eine schlechtere Qualität kaum liefern können.

Herr Dr. Wedding: Herr Wöhler hat zwar recht, wenn er sagt, dass bezüglich der Bezeichnung des Eisens der Name gleichgiltig ist, wenn nur das feststeht, was er bezeichnen soll; über den letzteren Punkt sind aber die Ansichten eben noch verschieden. Die im Jahre 1876 von einer internationalen Conferenz in Philadelphia aufgestellte einheitliche Bezeichnung für die verschiedenen Eisensorten ist jetzt auch in Deutschland offiziell angenommen. Danach bezeichnet man alles im flüssigen Aggregatzustande gewonnene schmiedbare Eisen mit dem Namen „Flusseisen", diejenige Unterart desselben, welche härtbar ist, nennt man „Flussstahl", die nicht härtbare „Fluss-Schmiedeeisen" oder kurzweg „Flusseisen". Der Ausdruck „Flusseisen" ist der allgemeinere, welcher das härtbare und das nicht härtbare zusammenfasst und da man, wie auch Herr Wöhler bemerkt hat, die Härtbarkeit nur schwierig feststellen kann, ist es besser „Flusseisen" vorzuschreiben und nicht durch die falsche Bezeichnung „Flussstahl die Ansicht zu erwecken, es sei nur ein härtbares Material verlangt. Bezüglich der Frage, ob Dehnung oder Contraction zu messen sei, hat Redner in seinem Vortrage sich für die Messung der Dehnung bei den Schienen ausgesprochen, weil man in der Dehnung den Massstab der so wichtigen Homogenität hat und weil die Contraction sehr schwierig festzustellen ist. Redner betont nochmals, dass eine Vereinigung der entgegenstehenden Ansichten am besten durch eine Vereinigung der Producenten und Consumenten zu gemeinschaftlichen Versuchsreihen auf einer ganz unparteiischen Versuchsanstalt erreicht werden könne.

Den von Herrn Dircksen vertretenen Standpunkt, dass eine Eisenbahnverwaltung vorschreiben könne was sie wolle und dass die Hütten liefern müssten was gefordert werde, wenn sie nur dafür entsprechend bezahlt würden, bezeichnet Redner für unrichtig und führe derselbe zu einer Schädigung des Nationalwohlstandes; eine jede Eisenbahnverwaltung habe für die vollkommene Sicherheit mit den geringsten Kosten, die aufzuwenden seien, zu sorgen, sie dürfe daher nichts verlangen, was, ohne erstere zu fördern, die letzteren erhöhe.

Herr Dircksen: Die Eisenbahnverwaltungen haben niemals höhere Qualität verlangt, als von den Hütten freiwillig gewährt worden ist; die Eisenbahnverwaltungen haben nur von den stetig zunehmenden Fortschritten der renommirten Hüttenwerke Nutzen gezogen und durch die demgemäss gestellten Forderungen auch die weniger vorgeschrittenen Werke zum Nachkommen gezwungen. Dieser Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen ist ein vollkommen berechtigter und es kann diesen nicht verdacht werden, dass wenn sie finden, dass einzelne Hütten bei angemessenen Preisen ein besseres Material herstellen, sie gleiches auch bei den übrigen voraussetzen.

Herr Kinel: Die Eisenbahnverwaltungen werden bei der Aufstellung der Lieferungsbedingungen nur von der Rücksicht auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes geleitet; da sie hierfür verantwortlich sind, so sind sie berechtigt zu verlangen, dass die Hüttenwerke ein Material liefern, welches die Aufrechterhaltung des Verkehrs unter allen Umständen gewährleistet.

Herr Brauns und Herr Haarmann erkennen den von Herrn Kinel bezeichneten Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen für berechtigt an und versichern, dass es den Hüttenwerken nicht an redlichem Streben fehlt, die Eisenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht zu unterstützen. Die Parteien sind nur darin nicht einig, wie das beste Material zu erkennen ist, welche Proben also geeignet sind, allgemein für die Untersuchung des Materials eingeführt zu werden.

Herr Geh. Oberbaurath Schwedler macht nach Schluss der Discussion über diesen Gegenstand Mittheilung über einen neuen von Hohenegger erfundenen patentirten Stahlschwellen-Oberbau der Oesterreichischen Nordwestbahn. Derselbe ist ein Langschwellen-Oberbau und zwar werden diese im rothwarmen Zustande nach jedem beliebigen Radius gebogen; die Befestigung der Fahrschiene auf der Langschwelle erfolgt durch keilförmige Klemmplatten, welche eine Nachregulirung der Spurweite gestatten und ein Mittel bieten, etwaige Fehler in der Biegung oder

Lochung der Schwellen auszugleichen. Die Langschwellen liegen in ihren Stössen auf 300 mm langen, sehr starken Satteln auf und die Schwellenenden werden mit diesem Sattel durch 300 mm lange Laschen verbunden. Die Langschwelle hat ungefähr das Profil der Hilf'schen Langschwelle, mit Fortlassung der Mittelrippe derselben und ist 75 mm hoch, während die Hilf'sche Schwelle nur 60 mm Höhe hat. Das Gewicht der ganzen Construction beträgt bei Annahme einer 125 mm hohen Fahrschiene pro laufenden Meter 139,6 kg. Von diesem Oberbau liegt eine Probestrecke von 180 m Länge im unmittelbaren Anschluss an die Station Wegstädtl der Linie Wien-Tetschen seit November v. Js. Die Kosten stellen sich einschliesslich Montirung und Verlegung in die Strecke für das Jahr 1882 auf etwa 29 *M.* pro laufenden Meter.

Durch übliche Abstimmung werden aufgenommen als einheimische ordentliche Mitglieder die Herren Eisenbahn-Bauunternehmer Bachstein, Eisenbahndirector Bail, Regierungsbaumeister Kolle, Regierungsassesor Kühn, Eisenbahn-Bauinspector Monscheuer, Hauptmann im Eisenbahnregiment Ludw. Schulz und als auswärtige ordentliche Mitglieder die Herren Oberstlieutenant H. Hagen in Posen und comm. Ober-Betriebsinspector Schwarzenberg in Erfurt.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

Der Elektrotechnische Verein hielt am 28. v. Mts. unter dem Vorsitze des Herrn General-Majors Kessler seine Februarsitzung. Nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten referirte Herr Dr. O. Frölich über die elektrischen Maschinen und Lampen der Pariser Ausstellung, indem er den instructiven und lichtvollen Vortrag durch Vorführung zahlreicher vortrefflicher Abbildungen erläuterte. Herr Frölich betonte zunächst, dass es bei der ausserordentlichen Reichhaltigkeit der Ausstellung auf dem von ihm zu schildernden Gebiete geradezu unmöglich sei, in dem Rahmen eines einzelnen Vortrags sämmtliche auf der Austellung vertreten gewesenen Systeme zu besprechen; er müsse sich daher darauf beschränken, die Maschinen und Lampen im Allgemeinen zu charakterisiren, sie in Gruppen und Classen einzutheilen und die einzelnen Theile durch Beispiele zu belegen. Der wesentlichste Nutzen der Ausstellung habe darin bestanden, dass durch dieselbe dem Publikum die elektrische Beleuchtung als Ganzes vor Augen geführt worden sei; denn während in Europa die starken elektrischen Lichter und die Theilung des Lichtes schon früher bekannt gewesen und von Amerika herüber auch die Glühlichtlampen auf den Markt gebracht worden seien, habe man in Paris zum ersten Male die ganze Stufenleiter der Erfindungen vor Augen gehabt, von den gewaltigen Lampen an, die mit einer Lichtstärke von 20—30 000 Kerzen zur Erleuchtung der Leuchtthürme und Kriegsschiffe dienen, bis zu dem kleinen Glühlicht herab, das den Arbeitstisch erhellt. Während die Lampen durch ihre Grösse sich nicht viel unterscheiden, gebe bei den Maschinen die Grösse und das Gewicht einen directen Anhalt zur Beurtheilung der von der Maschine nutzbar zu machenden Arbeitskraft, und zur Erzielung grosser Wirkungen müssten daher entweder grosse Maschinen gebaut oder eine Anzahl kleinerer gekuppelt werden; eine grosse Maschine habe Edison gewählt, die übrigen Constructeure zögen jedoch den anderen Weg vor. Redner unterzog darauf die verschiedenen Systeme der Dynamo-Maschinen, sowie der Wechselstrom-Maschinen nach ihren besonderen Eigenthümlichkeiten und Wirkungen einer eingehenden Besprechung und zeigte, dass dieselben sämmtlich in Variationen der Constructionen von Siemens & Halske und von Gramme bestehen; er ging sodann zu den elektrischen Lampen über, indem er namentlich die Entwickelung der Lampen für getheiltes Licht aus den Lampen für Einzellicht ausführlich erläuterte. Zum Schluss besprach Herr Dr. Frölich die in Paris ausgestellt gewesenen elektrischen Maschinen für Galvanoplastik und Kraftübertragung.

Nach Beendigung des Vortrags machte Herr v. Hefner-Alteneck interessante Mittheilungen über die in der Fabrik von Siemens & Halske und anderwärts seit mehreren Jahren benutzten elektrischen Feuermelder, welche dazu bestimmt sind, bei Ausbruch eines Feuers, Einbruchsversuchen oder sonstigen aussergewöhnlichen Vorkommnissen innerhalb der Gebäude oder Gebäudecomplexe von vielen Stellen aus nach einem Punkte ein Alarmsignal zu geben mit gleichzeitiger Kenntlichmachung des Ortes, von welchem aus alarmirt wird.

Diese Feuermelder haben also in Bezug auf kleine feuergefährliche Complexe, wie Theater, Lagerräume, Spinnereien etc. denselben Zweck wie für grössere Bezirke in Städten die bekannten automatischen Feuermelder. Bezüglich dieser hob Redner hervor, dass dieselben, seitdem sie zuerst für die Stadt Berlin im Jahre 1853 eingerichtet wurden, sich von da über die ganze Welt verbreitet und besonders in Amerika die ausgedehnteste Verwendung gefunden haben, so dass sie für die Erhaltung des Besitzthums der Menschen zu einem grossen Segen geworden sind. Bei Herstellung eines ähnlichen Apparates für Gebäude musste allerdings dafür gesorgt werden, dass der Apparat nicht blos dann in Gebrauch kommt, wenn es wirklich einmal brennt, weil er nach einer vielleicht Jahre langen Ruhe dann sicher seinen Dienst versagen würde. Zu diesem Behufe ist dem Apparat noch eine zweite Aufgabe gestellt, nämlich die Controlirung des für feuergefährliche Anlagen ohnehin nicht zu entbehrenden Feuerwächters, welcher allnächtliche Rundgänge zu machen hat. Die Controle wird durch Eindrücke auf einen Papierstreifen bewerkstelligt, welche genau die Zeit, in welcher der Wächter eine Meldestelle passirt hat, markiren. Die kostspielige Einrichtung eines solchen Wächterdienstes wird dadurch in ihrem Werthe sehr erhöht, dass der Wächter von jedem Punkte seines Rundganges aus sich jederzeit Hilfe herbeirufen kann, ohne selbst den Ort der Gefahr verlassen zu müssen. — Redner zeigte ferner den neuesten aus der Fabrik von Siemens & Halske hervorgegangenen elektrischen Wasserstandszeiger, welcher sich durch besondere Einfachheit auszeichnet und die Mängel, welche den bisherigen Apparaten noch anhafteten, vermeidet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. April cr. tritt zu Theil III des Tarifes für den Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verband Nachtrag VII in Kraft, welcher bei den Verbands-Verwaltungen zu erlangen ist und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Roheisen enthält. Dresden, den 6. März 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (486)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Giltigkeitsdauer der in den Nachträgen I und V (sub 2) zum gemeinschaftlichen Tarif für Steinkohlen von der Oberschlesischen nach der vormaligen Berlin-Stettiner Bahn vom 1./7. 77, sowie der in den Nachträgen I und III (sub b) zum gemeinschaftlichen Tarif für Steinkohlen von der O/S. nach der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn vom 1./4. 78 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Stationen Stettin, Damm, Carolinenhorst und Berlin des Directionsbezirks Berlin, bezw. für die Stationen Neumühl-Kutzdorf bis Podejuch der Breslau-Freiburger Eisenbahn wird hiermit bis auf Weiteres verlängert. Breslau, den 3. März 1882. Königliche Direction. (487)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 10. März cr. Nachtrag VI in Kraft, Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltend.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, welche auch Exemplare à 0,05 *M.* käuflich abgeben. Erfurt, den 4. März 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (488)

Am 15. d. Mts. treten für die **Beförderung von Blei in Blöcken**, Stangen, Mulden, Platten und Rollen etc. von den Stationen Mechernich und Stolberg nach den Hafenstationen Hamburg und Harburg ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, 4. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (489)

Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im **Local-Verkehr der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft** vom 1. Juli 1877, ist am 1. März 1882 der Nachtrag V in Kraft getreten. Die Betriebs-Direction. (490)

Verband-Gütertarif der Märkisch-Posener Eisenbahn und Posen-Creuzburger Eisenbahn. Am 1. Mai cr. treten die im obenbezeichneten Verbandgütertarif vom 1. November 1877 enthaltenen Tarifsätze zwischen Antonin, Biniew, Domanin, Falkstätt, Gondek, Jarotschin, Kotlin, Ostrowo, Pleschen, Przygodzice, Schildberg, Schroda und Sulencin der Posen-Creuzburger Eisenbahn einerseits und Guben der Märkisch-Posener Eisenbahn transito andererseits, sowie den vorgenannten Stationen und Creuzburg, Pitschen, Kempen und Leuka P. C. E. einerseits und Frankfurt a./O. der Märkisch-Posener Eisenbahn transito andererseits ausser Kraft. Guben, den 6. März 1882. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (491)

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 15. März l. J. tritt eine Tarif Theil I Heft VI für den Ungar.-Eisenbahn-Verband in Kraft. Derselbe enthält directe Frachtsätze für Eil- und gewöhnliche Güter zwischen südöstlichen Stationen der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Alföld-Fiumanerbahn, der Linie Dálja-Brod (Ungarische Staatsbahn), der Mohacs-Fünfkirchner- und Fünfkirchen-Barcserbahn andererseits.

Mit demselben Einführungsdatum ist ein Nachtrag I zum Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Bahnstationen einerseits und den Schiffsstationen Belgrad, Semandria und Dobrovitza anderseits, enthaltend Ausnahme-Tarif für den Transport von Fellen und Häuten, und ein Nachtrag IV zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Oesterr. Grenzstationen d. d. 15. December 1879, enthaltend Abänderung und Ergänzung der Güter-Classification erschienen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrs-Direction der Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Wien I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (492 RM)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Soweit die nach unserer Bekanntmachung

vom 9. Januar d. J. publicirten Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Dresden-Friedrichstadt B. Dr. B., Elsterwerda B. A. B., Görlitz, Kamenz, Zittau B. G. B., Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Gera, Zeitz Thür. Bahn einer- und Basel Bad. und Els.-Lothr. Bahn, sowie Schaffhausen B. B. andererseits Erhöhungen gegen die seitherigen Taxen enthalten, treten die ersteren erst am 1. Juni d. J. in Kraft, bis wohin die letzteren Gültigkeit behalten. Erfurt, den 6. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (493)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. ab kommen auf unserer Station Horka directe Tourbillets I.–III. Wagenclasse nach Sorau via Kohlfurt, sowie nach Halle via Falkenberg-Eilenburg zur Ausgabe. Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Billetexpedition. Berlin, den 3. März 1882. Die Direction. (494)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Am 10. März cr. tritt zum Tarif für Oberschlesische Steinkohlen von der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin vom 15. Januar 1881 ein Nachtrag II mit ermässigten Frachtsätzen für Weissensee, Moabit, Westend, Wilmersdorf, Friedenau, Tempelhof und Berlin (Dresdener Bahnhof) sowie neuen Frachtsätzen nach Städtischer Central-Viehhof Berlin, Viehhof bei Gesundbrunnen, Rummelsburg (Rangirbahnhof) und erhöhten Sätzen nach Berlin (Ostbahnhof) und Lichtenberg in Kraft. Letztere haben erst vom 1. Mai d. J. ab Gültigkeit. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben. — Vom 10. März cr. ab werden ferner die Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen nach Berlin (Lehrter, Potsdamer und Hamburger Bahnhof) je um 0,04 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Die Gültigkeitsdauer der in den nachbenannten Tarifen und Tarif-Nachträgen enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn und zwar:

1. Steinkohlentarif nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn vom 15. November 1880 bezüglich der im Theil II des Haupttarifs und des Nachtrags II enthaltenen Sätze;
2. Nachtrag I und III zum directen Tarif mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. August 1878;
3. Nachtrag I, IV und V zum directen Tarif mit der vormaligen Berlin-Stettiner Eisenbahn via Wriezen vom 1. Juli 1877;
4. Nachtrag I und III zum directen Tarif mit der vormaligen Berlin-Stettiner Eisenbahn via Stargard vom 1. December 1877;
5. Steinkohlentarif nach Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn vom 1. December 1881 bezüglich der sub B b enthaltenen Frachtsätze

wird bis auf Weiteres verlängert. Breslau, den 9. März 1882. VI 1106. Direction. (495)

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Die im Local-Gütertarife der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Februar cr. für den Verkehr zwischen Stettin B. S. F. bezw. Dunzig-Quai und den Stationen Brechelshof, Cantb, Faulbrück, Fellhammer, Frankenstein, Freiburg i./Schl., Friedland, Gnadenfrei, Gross-Rosen, Halbstadt loco und transito Jauer, Ingramsdorf, Königszelt, Mettkau, Neuhof, Reichenbach, Saarau, Salzbrunn, Schmolz, Schweidnitz, Sorgau und Striegau enthaltenen Tarifsätze treten mit sofortiger Gültigkeit auch für den Verkehr zwischen den letztgenannten Stationen und der Station Stettin, Berlin-Stettiner Bahn und Dunzig-Quai, über die Routen Wriezen-Frankfurt a/O.-Sommerfeld-Liegnitz bezw. Kohlfurt-Gottesberg in Kraft.

Ferner gelten fortan die für den Verkehr zwischen Stettin B. S. F. bezw. Dunzig-Quai und den diesseitigen Stationen Hainau, Lissa-Deutsch, Maltsch, Neumarkt, Spittelndorf, sowie Charlottenbrunn, Dittersbach, Gottesberg, Königswalde, Mittelsteine, Neurode und Wüstegiersdorf im rubricirten Verbande über die Route Bärwalde-Lebus-Frankfurt a/O.-Sommerfeld resp. für Dunzig-Quai via Wriezen-Frankfurt a/O.-Sommerfeld bestehenden directen Tarifsätze auch über die Route Bärwalde-Raudten-Liegnitz (-Altwasser).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Berlin, den 6. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (496 J)

Mit dem 15. März cr. treten im Tarifhefte No. 4 des **Deutsch-Polnischen Verbandtarifs** zwischen Gröditz, Station der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn einerseits und Warschau, Station der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn und der Weichselbahn, sowie Praga, Station der Weichselbahn andererseits directe Tarifsätze für den Transport von eisernen Röhren in Ladungen von je 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen in Kraft.

Die Fracht für derartige Sendungen beträgt pro 100 kg 35,24 Kopeken und 1,45 ℳ. Für Sendungen nach Warschau kommt ausserdem noch eine Rogatkowe-Gebühr von 1,22 Kopeken pro 100 kg zur Erhebung. Bromberg, den 7. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (497 J)

Mit dem 15. März cr. treten im **Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verbande** der Nachtrag 1 zum Tarifheft No. 1 und der Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 2 in Kraft.

Der Nachtrag 1 zum Tarifheft No. 1 enthält:

a) Tarifsätze für die Station Neustadt i. Westpr.;

b) einen Ausnahmetarif für Salz zwischen Inowrazlaw, Station der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn andererseits;

c) Ausnahmetarife für die Artikel: Bleiweiss, Farbholzextracte, Jutesäcke, Kupfervitriol, Maschinen und Maschinentheile, Zinkweiss sowie für Alaun, Asphalt, Bleicherde, Erdfarbe, Farbholz, Gerbestoff, Harz, Pech, Potasche, Reis, Salzsäure, Schwefel roh, Soda, Theer und Valonea zwischen Danzig und Neufahrwasser einerseits und Warschau und Praga andererseits;

d) Ermässigung der Ausnahmetarife für Eisen des Specialtarifs I und II, für Salz und für Cement zwischen den sub c genannten Stationen;

e) Druckfehler-Berichtigungen.

Der Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 2 enthält ausser früher bereits publicirten Ermässigungen etc.:

a) Ausnahmetarife für die Artikel Bleiweiss, Farbholzextracte, Jutesäcke, Kupfervitriol, Zinkweiss sowie für Alaun, Bleicherde, Farbholz, Gerbestoffe, Harz, Pech, Potasche, Reis, Salzsäure, Schwefel roh, Soda, Theer und Valonea;

b) directe Tarifsätze mit Stationen der Weichselbahn, sowie

c) Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind zum Preise von je 0,10 ℳ pro Stück bei sämmtlichen Verbandstationen käuflich zu haben. Bromberg, den 4. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (498 J)

Mit dem 10. März cr. kommen die im Seehafen-Ausnahmetarife für den Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verband vom 1. November 1881, ferner die im Seehafen-Ausnahmetarife für den Verkehr mit Regensburg trans. und Passau trans. vom 1. März d. J., sowie die im Verkehre mit linksrheinischen (Saarbrücker) Stationen für den Artikel Talg bestehenden Frachtsätze auch für die Artikel Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Kokosnussöl in Anwendung. Hannover, den 8. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (500)

Harz-Nordsee-Verband. Am 15. d. M. tritt zu dem Verbands-Gütertarife der 25. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einer am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Erhöhung des Frachtsatzes für Specialtarif I zwischen der Braunschweigischen Station Vienenburg und der Station Hildesheim (Ostbahnhof) anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen einzelnen Stationen der Braunschweigischen Bahn und der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. bezw. Hannover. Auch werden durch den Nachtrag einzelne Tarifsätze gänzlich aufgehoben.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 8. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (501)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg zufolge ist die Haltestelle Matheninken, welche auch zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen geeignet ist, am 1. Februar cr. für den gesammten Verkehr eröffnet worden.

Berlin, den 7. März 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Vom 1. April cr. ist die Haltestelle Küdde (Strecke Neustettin-Stolp) für den Stückgut-Verkehr, nicht jedoch für den Wagenladungs-Verkehr, eröffnet. Bromberg, den 6. März 1882 Königliche Eisenbahn-Direction. (499 J)

3. Submissionen.

Königl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. Die Lieferung von 150 000 kg Zinkchlorid soll in öffentlicher Submission verdungen werden. — Die bezüglichen Lieferungsbedingungen liegen im Materialien-Bureau der unterzeichneten Direction, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 60 ₰ von demselben bezogen werden. — Offerten sind portofrei und verschlossen mit der Aufschrift „Submission auf Zinkchlorid" bis zum Submissionstermin

am 20. März cr., Vorm. 11 Uhr

an das vorbezeichnete Bureau einzusenden.

Die Offerten werden in Gegenwart der zum Termin erscheinenden Submittenten eröffnet. Nach dem Termin eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Magdeburg, den 7. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (73)

Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover. Secundärbahn Coelbe-Laasphe. Submission auf Lieferung von 440 Tonnen Cement, eingetheilt in 2 Loose, und desgleichen von 41 cbm ungelöschten Wasserkalk, gleichfalls eingetheilt in 2 Loose, zur Ausführung von 5 Bahnbrücken der Secundärbahn Coelbe-Laasphe.

Termin: Dienstag, den 21. März 1882, Vormittags 11 Uhr im Baubureau zu Marburg.
Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Cement" bezw. „Submission auf Lieferung von ungelöschtem Wasserkalk" sind dem Unterzeichneten einzureichen, von welchem die Bedingungen gegen Einsendung von je 1,00 *M.* für jedes der beiden Lieferungsobjecte zu beziehen sind. Marburg, den 9. März 1882. Der Abtheilungs-Baumeister Steinvorth. (73 J)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbaumaterialien zur Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Bahnen soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:
a) 1 500 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Stahl,
b) 11 000 Paar Seitenlaschen von Eisen,
c) 25 000 Stück Laschenbolzen,
d) 180 000 Stück Schienennägel,
e) 100 000 Stück Unterlagsplatten
(b–e: zu Schienen von 123 mm Höhe.)
Lieferzeit von Mai bis September 1882.
Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.
Die Offerten, welche pr. Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug" längstens bis 24. März ds. Js. einzureichen. Ludwigshafen am Rhein, den 2. März 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. von Jaeger. (70)

Privat-Anzeigen.

No. 5. Jahrgang 1882. Berlin, am 13. März 1882

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 9. März incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A C	478	1	Ballen	Manufacturwaaren —	12,5	1	Kirchweyhe	K. E.-D. r. Köln	
2	A J	100	1	Koffer	? —	31	2	Halle	K.E.-D. Magdeburg	
3	A L	1586	1	Fass	Kupfervitriol —	275	3	Düren	K. E.-D. linksrhein.	
4	B	3519	1	Ballen	Garn —	104	4	Rheydt	„	
5	B C	222	1	Korb	Eisenwaaren —	40	5	Neuss	„	
6	B C	568/9	2	Kisten	unbekannt —	444	6	Glatz	Oberschlesische	bezettelt Plauen.
7	B J B	140	1	Ballen	Packleinen —	60	7	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	
8	C §	10	1	Collo	2 Kiepen —	11	8	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	beschr. Salzwedel.
9	C G	2278	1	Fässchen	leer —	9	9	Waldshut	Badische	
10	C K C	7	1	Ballen	Papier und Lumpen —	45	10	Düsseldorf Rh.	K. E.-D. r. Köln	
11	C S	25	1	Kiste	? —	35	11	Magdeburg Eilg.	K.E.-D. Magdeburg	
12	C W	{ 400 2055 }	2	Kisten	bwoll. Garn —	295	12	Thann	Elsass-Lothr.	
13	D C O	4240	1	Ballen	? —	42	13	Halle	Thüringische	
14	D J	12	1	Kiste	? —	58	14	Opladen	K. E.-D. r. Köln	
15	{ E R	20	1	—	? —	27	15	{ Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Dresden.
	E K	180	1	—	Kinderwagen } aufge-	} 10		Halle	„	beschr. Waalwyk.
	„ }	184	1	Pack	Buchsen } bunden					
16	F G S	—	1	Sack	? —	13	16	Eisenach	Thüringische	
17	G	214	1	Fass	? —	181	17	Leipzig	B. A. B.	
18	G B	791	1	Korb	anschein. Oelfirniss —	20	18	Straelen	K. E.-D. r. Köln	
19	G K	402	1	Fass	Wein —	180	19	Deutzerfeld	„	
20	G K	4872	1	Kiste	? —	68	20	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	{ beklebt Giessen-Wittenberg.
21	H	2833	1	Wagen	? —	—	21	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
22	HS	313	1	Säckchen	Kartoffelmehl —	6	22	St. Goarshausen	K.E.-D. Frankf.a.M.	{ bez. Mainz-St. Goarshausen.
23	H B L	455	1	Kiste	? —	49,5	23	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
24	H H	199	1	Fass	— —	—	24	Terespol	K. E.-D. Bromberg	
25	H H G	3200	1	Pack	anschein. Emballage	18,5	25	Salzwedel	K.E.-D. Magdeburg	
26	J D	8478	1	Kiste	Zündhölzer —	82	26	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	{ am 31/1. cr. aus Wagen 4556 O. S. E. entladen.
27	J G	20688	1	„	leer —	19,5	27	Dobrilugk-Kirchh.	Berlin-Dresden	
28	J T	81	1	„	gefüllt —	—	28	Köln Gereon	K.E.-D. linksrhein.	
29	K O	16016	1	—	{ Quantum 30 Ctr. Sand (Lehm) }	—	29	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
30	L H	448	1	Korbflasche	leer —	23	30	Strassburg	Elsass-Lothr.	
31	M	7	1	Collo	Ofentheil —	3,5	31	Eisenach	Thüringische	
32	M C	197	1	Ballen	Papierabfall —	34	32	Düren	K.E.-D. linksrhein.	
33	MH	3899	1	„	Leinen —	77	33	Köln Gereon	„	
34	M H	21431	1	Wagen	Kohlen —	10 000	34	Altenessen K.M.	K. E.-D. r. Köln	
35	M S	268	1	Kiste	— —	27	35	Lauenburg	K. E.-D. Bromberg	
36	M T P F	1	1	„	? —	105	36	Bentheim	Niederl. Staatsb.	
37	N M E	4393	1	Wagen	{ 348 Schienenbolzen mit Schrauben }	345	37	Castrop	K. E.-D. r. Köln	
38	H	39627	1	Ballen	? —	71,5	38	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf.a/M.	
39	{ R	—	2	—	Deckel }	26	39	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
	R	—	2	—	Roste					
	R	—	2	—	Eisenplatten }					
40	St & H	3926	1	Kiste	? —	30	40	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	{ bekl. Nordhausen am 28/2. aus Wagen 673 M. W.
41	V	—	1	Bund	Eisen —	55	41	Roermond	Niederl. Staatsb.	
42	W O	—	1	„	Eisendraht —	20	42	Fyenoord	„	
43	Z Z V	6	1	—	Decke —	—	43	Emmerich	K. E.-D. r. Köln	
					B. Colli m. Adressen sign.:					
44	Andres	5737	1	Fass	leer —	27	44	Königshofen	Elsass-Lothr.	
45	{ Auzen de }	10	1	Kiste	? —	—	45	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez. Köln.
46	{ Böhmer Neustadt-Magdeburg }	—	1	—	Sackkarre —	—	46	Ballenstedt	K.E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	Decken-Fabrik D. B. Cassol Frankfurt a/M.	—	1	—	Wagendecke	—	—	47	Nieuweschanz	Niederl. Staatsb.	
48	H. Leipzig	4	1	Ballen	Papierspähne	—	44	48	Leipzig II. Dresden. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
49	H. Westphal Hamburg	4	1	Blechkanne	leer	—	5,5	49	Bismark	K.E.-D.Magdeburg	
50	Morshake	—	1	Pack	leere Säcke	—	45	50	Oschersleben	„	bez. Halberstadt.
51	Schles. Verein	—	1	Stück	Zinkplatte	—	14	51	Posen	Oberschlesische	
					C. Colli m. Nummern sign.						
52	—	I	3	Stäbe	Eisen	—	18,5	52	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
53	—	4778	1	—	eiserne Platte, 5 m lang, 0,55 m breit		58	53	Calcum	„	
54	—	14364	1	Collo	Maschinentheil	—	9	54	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	
					D. Colli mit Figuren sign.						
55	roth	I	2	—	eiserne Achsen	—	73	55	Jablonowo	K. E.-D. Bromberg	
56	weisser Strich	—	1	Rolle	Zinkblech	—	4	56	Greiz	Sächs. Staatsb.	
57	△ C	1224	1	Kiste	—	—	33	57	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
58	✡ D	898	1	Ballen	?	—	218	58	Opladen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
59	B ◇G C	36	1	Kiste	Plüsch	—	17,5	59	Aachen Sped.-Bur.	K. E.-D. linksrhein.	
60	◇ J L	—	1	Ballon	Benzin	—	—	60	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
61	S ◇B R	3640	1	Kiste	Manufacturwaaren	—	45	61	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
					E. Colli ohne Signatur:						
62	—	—	1	—	hölzerner Aufsatz (anscheinend von einem Spiegel)		?	62	Braunschweig	Braunschweig.	
63	—	—	2	Ballen	Baumwoll-Abfälle	—	123	63	M.-Gladbach a/B.	K. E.-D. linksrhein.	
64	—	—	1	—	eis. Bufferscheibe	—	—	64	Quedlinburg	K.E.-D. Magdeburg	
65	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe	—	1	65	B. Borbeck	K. E.-D. r. Köln	
66	—	—	2	—	Eisentheile (anscheinend von einer Dreschmaschine)		6,5	66	Seesen	Braunschweig.	
67	—	—	1	Stange	Eisen	—	87	67	Neumühl	Bresl.-Schw.-Frb.	
68	—	—	2	Rollen	Eisendraht	—	37	68	Dinslaken	K. E. D. r. Köln	
69	—	—	2	Fässer	leer	—	60	69	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
70	—	—	4	—	Freitel	—	—	70	Deutz	K. E.-D. r. Köln	
71	—	—	1	—	eiserner Haken mit Griff		2	71	Bocholt	„	Mit einer Post v. 86 Colli Ofenth. von Eichicht aus Wag. 5421 K. S. überzähl. entlad.
72	—	—	1	Pack	alte Messstangen	—	—	72	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	
73	—	—	1	„	4 Stück eiserne Ofenplattenringe		1,5	73	Elsterberg	Sächs. Staatsb.	
74	—	—	1	—	Reitel, 1 langes Seil	—	—	74	Wittenberge	K.E.-D. Magdeburg	
75	—	—	1	Stück	eiserne Rolle	—	4,5	75	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
76	—	—	1	Stab	Rundeisen	—	9,5	76	Wesel	K. E.-D. r. Köln	
77	—	—	1	—	Bindeseil	—	—	77	Halle C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
78	—	—	1	Stange	Stahl	—	13	78	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf.a/M.	
79	—	—	1	Bund	neue Stricke	—	6	79	Düsseldorf K. M.	K. E.-D. r. Köln	zu Gepäckschein No. 21 London-Frankfurt a/M. gehörend.
80	—	—	1	—	Untergestell zu einem Nivellirinstrument		—	80	Frankfurt	Main-Neckarbahn	
81	—	—	1	Sack	Zwiebeln	—	32	81	Weissenburg	Elsass-Lothring.	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 21. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. März 1882.

Inhalt: Die Staatsbahnen und das Verkehrsinteresse. — Aus den Verhandlungen wegen Einrichtung directer Gütertarife über die Gotthardbahn. — Zur Organisation des Staatsbetriebes auf den Oesterreichischen westlichen Staatsbahnen. — Betriebs-Ergebnisse der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen in 1880/81. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Aus England. — Aus Italien. — Zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. — Aus Spanien. — Die Eisenbahnländereien in den Vereinigten Staaten. — Haftpflicht. — Die elektrische Beleuchtung der Eisenbahn-Postwagen. — Literatur: Mittheilungen über Localbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen. — Miscellen. — Oesterreichisch-Ungarische Betriebs-Ergebnisse pro Januar 1882. — Offizielle Anzeigen: 1 Tarif-Bekanntmachungen. 2. Zollabfertigungs-Dienst. 3. General-Versammlungen. 4. Ausloosungen. 5. Submissionen. 6. Fahrplanänderung. — Privat-Anzeigen.

Die Staatsbahnen und das Verkehrsinteresse.

In der „Nationalzeitung" No. 118 vom 10. d. Mts. findet sich unter vorstehender Ueberschrift folgender Artikel abgedruckt: Für die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist als Hauptgrund immer angeführt worden, dass dieses wichtigste Verkehrsmittel ausschliesslich nach Massgabe der wirthschaftlichen Bedürfnisse verwaltet werden müsse, während die Privatbahnen dem Erwerbsinteresse der Actionäre dienten. Ob zwischen dem letzteren und dem Verkehrsinteresse wirklich ein dauernder Gegensatz bestand, kann jetzt dahingestellt bleiben; unbestreitbar ist, dass die Staatsbahnverwaltung durch die Verhandlungen über die Verstaatlichung die Pflicht übernommen hat, nicht im Gegensatz zum Verkehrsinteresse ein Interesse der administrativen Bequemlichkeit zur Geltung kommen zu lassen. Ein solches tritt aber gerade jetzt, wo man doch voraussetzen sollte, dass die Verwaltung besonders bestrebt sein müsste, die noch frischen Erklärungen des Ministers Maybach zu bewahrheiten, mit verblüffender Unbefangenheit auf in einem Falle, über welchen die „Corresp. der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin" berichtet. Spiritus wird nach der allgemeinen geschäftlichen Usance in Mengen von 10 000 Liter gehandelt, welche mit den Fässern 12—13 000 kg wiegen. Sie können daher nicht auf die gewöhnlichen Eisenbahnwagen von 10 000 kg Tragfähigkeit ungetheilt verladen werden, sondern nur auf dreiachsige Specialwagen. Aus diesem Grunde, und weil „es bedenklich erscheint", die Zahl der letzterwähnten Wagen zu vergrössern, hat die Königliche Eisenbahndirection in Bromberg an das hiesige Aeltestencollegium das Ansinnen gestellt, dahin zu wirken, dass Spiritus künftig nach einer anderen Usance gehandelt werden möge. Man kann nicht offener den Grundsatz proclamiren, dass der geschäftliche Verkehr sich nach der Bequemlichkeit der Eisenbahnverwaltung richten möge. Das Aeltestencollegium hat mit einem eingehenden Schreiben geantwortet, dem wir folgende Bemerkungen entnehmen:

Die ständige Deputation der Productenbörse hat einstimmig sich gegen die von Seiten Königl. Eisenbahndirection gewünschte Aenderung der Usance erklärt. Sie geht davon aus, dass Usancen, zu deren Herausbildung stets eine jahrelang fortgesetzte factische Uebung gehört, ganz allein nach den inneren Bedürfnissen des Handels beurtheilt werden müssen. Die Usance, dass Spiritus stets in Quanten von 10 000 Liter gehandelt wird, beruht auf den Vortheilen, welche das Decimalsystem bietet, und welche bei einer nicht blos nach Literzahl, sondern auch nach Procentgehalt zu würdigenden Waare unentbehrlich sind. Sie findet Anwendung nicht nur auf den Bezug von Spiritus aus den Preussischen Ostprovinzen, sondern auch auf den weiteren Verkehr Berlins mit anderen Handelsplätzen. Alle Verhältnisse des Spiritushandels werden von ihr beherrscht und durchdrungen. Sie gilt ferner für den auf den Wasserstrassen bezogenen Spiritus ebenso wie für denjenigen, welcher auf Eisenbahnen verfrachtet wird, und die Bezüge auf den Wasserstrassen sind erheblich grösser als die auf den Eisenbahnen bezogenen Quantitäten. . . . Bis zum **1. Januar d. J.** scheinen die dreiachsigen Wagen auch für die **Spiritusversendungen** ausreichend gewesen zu sein; denn es wird von vielen Seiten bezeugt, dass erst seit diesem Zeitpunkte die Bahnverwaltungen dazu geschritten sind, den Ueberschuss bei Spiritussendungen als Stückgut zu verladen oder zwei Wagenfrachten nach Classe A in Rechnung zu stellen. Reichen die dreiachsigen Wagen jetzt nicht mehr aus, so meint der Handelsstand, dass erst die Unmöglichkeit einer Vermehrung einer Zahl solcher dreiachsigen Wagen dargethan sein müsse, ehe man ihm ansinnen sollte, seine Usancen zu ändern, und einen solchen Nachweis kann er in dem Umstande, dass die Verwendung dreiachsiger Wagen stets gewisse, nicht näher bezeichnete Nachtheile für den Betrieb zur Folge habe, nicht erblicken. Frägt man sich, wem denn in erster Reihe es zu Gute kommt, wenn die Zahl der dreiachsigen Wagen so vermehrt wird, so kommt man unzweifelhaft zu dem Resultat, dass dies der Brennereibetrieb unserer Landwirthe ist. Die Concurrenz, welche diesem landwirthschaftlichen Gewerbe durch den Russischen und Polnischen Spiritus in Hamburg gemacht wird, ist so oft Gegenstand der Klage gewesen, dass es genügt, hier blos auf diese Klagen Bezug zu nehmen. Dem Russischen und Polnischen Spiritus wird aber unzweifelhaft die Concurrenz in Hamburg leichter gemacht, wenn der einheimische Spiritus höhere Frachten bezahlen muss. Die Privatbahnen, namentlich die Berlin-Hamburger sind auch auf diesem Standpunkte stehen geblieben und bringen ihn nach wie vor thatsächlich zur Ausführung; nur die Staatsbahnen, vorwiegend die im Osten sind es, welche die bisher geübte Praxis aufgegeben haben.

Der Handelsstand muss sich durchaus dagegen verwahren, dass die Eisenbahnen ihren Zweck vorzugsweise in sich selbst suchen, statt sich dessen bewusst zu bleiben, dass sie berufen sind, dem Verkehre und dessen Hebung zu dienen, indem sie sich den Bedürfnissen des Verkehrs anschliessen. Der Handelsstand kann sich gegen die Gefahr nicht blind machen, dass wenn er sich in dem einen Artikel Spiritus bestimmen liesse, seine berechtigten Gepflogenheiten den Wünschen der Bahnverwaltung zu opfern, bald ein ähnliches Ansinnen in Bezug auf andere Artikel wie beispielsweise Oel und Petroleum an ihn herantreten würde, und weigert deshalb die ständige Deputation der Productenbörse sich ganz bestimmt, zur Abänderung der in Rede stehenden Usance die Initiative zu ergreifen.

Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft haben mit vollem Rechte in den citirten Schlusssätzen die grundsätzliche Bedeutung des Zwischenfalls hervorgehoben. Wir glauben unsererseits, dass es dem Minister Maybach Ernst ist um die Absicht, die Staatsbahnen ausschliesslich zu einem Werkzeug der Förderung des Verkehrs zu machen; demgemäss wird man aber auch von ihm erwarten dürfen, dass er der von der Bromberger Eisenbahndirection bekundeten Auffassung entgegentritt. Die Angelegenheit wird ohne Zweifel bei den weiteren Eisenbahnverhandlungen im Abgeordnetenhause zur Sprache kommen.

In Veranlassung dieses Artikels hat die Königl. Eisenbahndirection in Bromberg unterm 12. d. M. nachfolgendes Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin gerichtet, welches wir vollinhaltlich zum Abdruck bringen:

Königliche Eisenbahn-Direction. Bromberg, den 12. März 1882.
An die Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin.

Nachdem von dem geehrten Collegium unter dem 18. v. M. unser Vorschlag, eine Aenderung der Börsen-Usance für den dortigen Spiritushandel im Interesse der Eisenbahnverfrachter in Erwägung zu nehmen, abgelehnt worden war, glaubten wir die gegebene Anregung zunächst auf sich beruhen lassen zu sollen, obwohl es für uns nahe gelegen hätte, das geehrte Collegium wenigstens darauf aufmerksam zu machen, dass der Ton der Antwort diejenige Urbanität vermissen liesse, welche wir in den Mittheilungen amtlicher Organe, insbesondere auch des geehrten Collegiums, sonst zu finden gewohnt sind. Der Umstand jedoch, dass die Antwort des geehrten Collegiums zum Gegenstand gehässiger Angriffe gegen uns in einem Theil der hauptstädtischen Presse gemacht worden ist, nöthigt uns, an Wohldasselbe einige Worte weiterer Aufklärung zu richten.

Die Empfehlung, eine Aenderung der fraglichen Börsen-Usance vorzunehmen, war von uns lediglich durch den Hinweis darauf begründet, dass Eisenbahnverfrachter jetzt häufig in Frachtnachtheile gerathen, weil sie nicht, wie es die Usance verlangt, 10 000 l reinen d. h. 100 pCt. Spiritus auf den ihnen gestellten Waggons verladen können. Da Spiritus nur mit 84 pCt. Reingehalt befördert wird, so gehören, wie wir hervorheben, zum Transport von 10 000 l reinen Spiritus 18—20 Fässer im Gesammtgewicht von 12—13 000 kg und sind daher Waggons nöthig, deren Tragkraft über das gewöhnliche Mass von 10 000 kg hinausgeht. Waggons von grösserer Tragfähigkeit als 10 000 kg sind, da die Verladung der Massenartikel fast durchgängig in Uebereinstimmung mit dem geltenden Tarifsystem mit 10 000 kg pro Wagen stattfindet, nur in beschränkter Zahl vorhanden und werden vorzugsweise für solche Artikel verwendet, welche wegen ihres Gewichts oder Raumgehalts auf einem Wagen von 10 000 kg Tragfähigkeit mit dem tarifmässigen Minimalquantum von 10 000 kg überhaupt nicht untergebracht werden können, wie Kessel, lange Bretter und Schienen, Brückentheile, Heu, Stroh u. s. w. Dass hinter diesen Artikeln Spiritus, welcher mit dem vollen tarifmässigen Gewicht von 10 000 kg in den gewöhnlichen Wagen von 10 000 kg Tragkraft Platz findet, zurückstehen muss, ist natürlich und ebenso klar, dass Wagen von grösserer Tragfähigkeit als 10 000 kg, da deren beschränktere Zahl bei steigendem Verkehr leicht erschöpft wird und dieselben häufig längere Leertouren bis zum Orte der Verwendung zurückzulegen haben, nicht immer so schnell gestellt werden können, wie gewöhnliche Wagen.

Die Reclamationen der Verfrachter, welche bei eiligen Sendungen gewöhnlichen Waggons für Gewichte von 12—13 000 kg benutzen müssten und Rückerstattung der nach dem Tarif erhobenen höheren Frachten unter Berufung auf die Berliner Börsen-Usance verlangten, haben uns zu unserem Vorschlage vom 10. v. Mts. Veranlassung gegeben, da diesen Anträgen bestimmungsmässig unsererseits eine Folge nicht gegeben werden durfte. Wir konnten nicht annehmen, dass eine Aenderung der fraglichen Usance ganz ausser dem Bereich der Möglichkeit liegt, da eine solche unseres Wissens an den anderen, mit Spiritus handelnden Plätzen unseres Bezirks, wie Danzig, Königsberg, nicht besteht und Reclamationen der gedachten Art nur bei Sendungen nach Berlin vorkommen.

Auch in dem Schreiben vom 18. v. Mts. hat das geehrte Collegium als Grund für das nothwendige Fortbestehen der Usance nur im Allgemeinen die Vortheile anzuführen vermocht, welche das Decimalsystem bietet, unseres ergebensten Erachtens aber nicht nachgewiesen, warum diese Vortheile bei dem Bezug von Quantitäten unter 10 000 l reinen Spiritus gänzlich verloren gehen sollten.

Wenn das geehrte Collegium die Eisenbahnverwaltung aus diesem Anlass auffordert, mehr Waggons von grösserer Tragfähigkeit als 10 000 kg zu beschaffen und dadurch den Beschwerden der Versender gerecht zu werden, so gestatten wir uns hervorzuheben, dass diesem Vorschlage zunächst die in dem geehrten Schreiben vom 18. v. Mts. ebenfalls empfohlene Rücksichtnahme auf Beschaffung von Normalwaggons entgegensteht. Für Normalwaggons der Deutschen Eisenbahnen würde, wie dies bereits innerhalb der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung geschehen ist, im Anschluss an das Tarifsystem nur eine Tragfähigkeit von 10 000 kg in Aussicht zu nehmen sein, dem Bedürfniss nach Versendung grösserer Quantitäten also gewiss nicht dadurch abgeholfen werden. Im Uebrigen beschaffen wir bereits von Neuem eine nicht unerhebliche Zahl von Wagen grösserer Tragfähigkeit für unseren Bezirk, fürchten aber, dass trotzdem aus den vorhin entwickelten Gründen auch bei dem äussersten Bemühen der Verwaltung die Bestellungen der Spiritusversender sich nicht immer zeitig genug befriedigen lassen werden. Die beschränkte Verwendbarkeit dieser Wagen, sowie die beim Gebrauch derselben unvermeidlichen grösseren Leertouren müssen übrigens die Verwaltung im allgemeinen Interesse des Verkehrs sowohl wie der Wirthschaftlichkeit wünschen lassen, dass dieselben nicht über das durchaus nothwendige Mass vermehrt und insbesondere nicht wegen der Praxis eines einzigen Handelsplatzes unseres Bezirks für Artikel gefordert werden, deren Verladung zum vollen tarifmässigen Gewicht, wie beim Spiritus, auf Wagen von 10 000 kg Tragfähigkeit durchaus thunlich ist.

Das geehrte Collegium dürfte sich bei nochmaliger Erwägung dieser Angelegenheit wohl der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass unser Vorschlag vom 10. v. Mts. lediglich im Interesse der Eisenbahnverfrachter gemacht worden ist und nicht, wie in dem gefälligen Schreiben vom 18. v. Mts. angedeutet wurde, weil wir den Zweck unserer Verwaltung „vorzugsweise in uns selbst suchen“. Wenn wir auch nicht glauben, dass jener Vorschlag vorerst einen weiteren Erfolg haben wird, so geben wir uns doch der Hoffnung hin, bei unseren ergebensten Anfragen in Verkehrsangelegenheiten zukünftig wiederum einer mehr sachlichen Würdigung zu begegnen.

Aus den Verhandlungen wegen Einrichtung directer Gütertarife über die Gotthardbahn.

Der in No. 16 dieser Zeitung veröffentlichte Bericht über die Sitzung des Badischen Eisenbahnraths vom 22. Februar d. J. enthält in Bezug auf die seitens der Generaldirection der Badischen Staatseisenbahnen über die Verhandlungen wegen Einrichtung directer Gütertarife über den Gotthard gemachten Mittheilungen verschiedene Ungenauigkeiten, die wir nach dem inzwischen veröffentlichten Sitzungsprotocolle richtig zu stellen vermögen. Inhaltlich dieses wird durch die Generaldirection der Grossherzoglichen Staatseisenbahnen dargelegt:

„Die Verhandlungen zwischen den Deutschen und Schweizerischen Bahnen bezüglich der für den Verkehr über den Gotthard einzurichtenden Gütertarife seien in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres auf Deutscher Seite zunächst seitens der westlichen Bahnen eingeleitet worden.

Es habe sich dabei in erster Reihe darum gehandelt, das System festzusetzen, welches dem Tarif zu Grunde zu legen sei. In dieser Beziehung hätte das Vorhandensein von drei verschiedenen Systemen auf dem Deutschen, dem Schweizerischen und dem Italienischen Gebiete nicht geringe Schwierigkeiten geboten. Da es von vornherein als aussichtslos habe angesehen werden müssen, bei den Italienischen Bahnen eine Aenderung ihres internen Systems anzustreben, hätten die Deutschen Bahnen den Schweizerischen Bahnen den Vorschlag gemacht, sich für ihre Linien im Gotthardverkehr dem Deutschen Tarifsystem anzuschliessen und so die Annahme des im Brennerverkehr durchgeführten Systems für den Gotthard zu ermöglichen.

Die Schweizerischen Bahnen hätten sich auch nach eingehender Prüfung zur Annahme des Deutschen Systems — jedoch mit Einschaltung einer zweiten Stückgutclasse — entschlossen. Gleichzeitig haben die Schweizerische Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen auch für ihren internen Verkehr das gleiche System angenommen, was auch für die Ausbildung der Deutsch-Schweizerischen Tarife von erheblichem Vortheil sei. Leider sei der Werth des Schweizerischerseits im Gotthardverkehr gemachten Zugeständnisses nicht unwesentlich beeinträchtigt dadurch, dass die Antheile, welche die Schweizerischen Bahnen für ihre Transitlinien festgestellt haben, ausserordentlich hoch seien. Namentlich auf den Strecken Immensee-Basel, Immensee-Waldshut und Immensee-Singen sei dies der Fall. Die Schweizerischen Bahnen rechneten ihre Tarife nach einem Staffeltarif, in welchem die Expeditionsgebühr in Form einer Erhöhung der Grundtaxen für die ersten 30 km enthalten sei. Die Antheile für die Transitstrecken durch die Schweiz seien nun in der Weise berechnet, dass der betreffende Staffeltarif für die einzelnen Schweizerischen Strecken, für diejenigen der Aargauischen Südbahn, der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn bezw. der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn je besonders angewendet und das Ergebniss der einzelnen Strecken auf der Transitstrecke addirt worden sei. Die in der Staffel enthaltenene Expeditionsgebühr sei daher auf den Transitstrecken nördlich Immensee mindestens zweimal, auf der Transitstrecke Immensee-Singen sogar dreimal eingerechnet.

Die Deutschen Bahnen seien dadurch darauf angewiesen, die für den wichtigeren Verkehr nöthigen Tarifeinrichtungen hauptsächlich auf dem Wege der Ausnahmetarife, für welche bei den Schweizerischen Bahnen Ermässigungen nachzusuchen sein würden, anzustreben. Die allgemeinen Tarife für den Gotthardverkehr würden zur Zeit durch eine Beamtencommission berechnet. Wenn die einzelnen Tarifsätze festgestellt seien, würde die Badische Bahn an der Hand des durch die Handelskammern gelieferten dankenswerthen Materials prüfen, in welchen Richtungen etwa Ausnahmetarife im Interesse des Verkehrs in Aussicht zu nehmen seien und jedenfalls auch den Verkehrsinteressenten in Baden Gelegenheit geben, etwaige Wünsche in dieser Beziehung demnächst noch näher zu bezeichnen und eventuell ziffermässig zu begründen.

Ueber die Ausnahmetarife für den wichtigen Artikel Steinkohlen seien schon längere Verhandlungen mit den Schweizerischen Bahnen geführt worden, welche zum Resultat hatten, dass die Schweizerischen Bahnen eine Grundtaxe von 3 Cts. für die Tonne und den Kilometer (die Gotthardbahn bezüglich eines Bergzuschlags

von 2 Frcs. für die Tonne), die Deutschen Bahnen die Grundtaxe von 2,2 ₰ für die Tonne und den Kilometer ohne Expeditionsgebühr für die Schweizer Grenze zugestanden hätten. Nach den übereinstimmenden Ausführungen der Interessenten sei jedoch kaum anzunehmen, dass diese Ermässigungen zur Ermöglichung einer nambaften Kohlenausfuhr nach Italien genügen werden und hätten sich daher die Deutschen Bahnen bereit erklärt, eine weitere Ermässigung ihrer Antheile von 15 pCt. eintreten zu lassen, wenn die Schweizerischen Bahnen eine Ermässigung von 10 pCt. gewähren wollten. Die Verhandlungen hierüber seien zur Zeit noch nicht als abgeschlossen zu betrachten."

Auf die Anregung des Herrn Dr. Landgraf wegen Gewährung von Frachtermässigungen für die zu Wasser in Mannheim angebrachten Güter hat die Generaldirection inhaltlich des Protocolls geantwortet:

„dass sie für die Massenartikel des Niederrheins ab Mannheim die gleichen Grundtaxen zu gewähren beabsichtige, wie sie in die directen Tarife eingerechnet würden, dass man eine weitergehende Ermässigung der Tarife ab Mannheim zu Gunsten des Schifffahrtsverkehrs jedoch schon mit Rücksicht auf die daraus auf die directen Eisenbahntarife entstehenden Rückwirkungen nicht würde in Aussicht stellen können."

Zur Organisation des Staatsbetriebes

auf den Oesterreichischen westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

Gleichzeitig mit der in voriger Nummer mitgetheilten Verordnung des Oesterreichischen Handelsministeriums, betreffend die Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen etc. wird ein Vortrag veröffentlicht, welchen der Handelsminister am 15. Februar d. J. an den Kaiser erstattete, welcher die Motive zu jener Organisation enthält.

Durch die Betriebsübernahme der Kaiserin Elisabethbahn ist der Staat in den Betrieb und den Besitz eines Bahnnetzes gelangt, dessen Linien die Gesammtlänge von 942 km umfassen; er führt ferner — auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877 — seit 1. Januar 1880 den Betrieb der rund 800 km zählenden Kronprinz Rudolfbahn und verwaltet in eigener Regie die mit Einschluss der Donau-Uferbahn 163 km langen Niederösterreichischen Staatsbahnen sowie die an die früher genannten Hauptbahnen anschliessenden Staatsbahnen Braunau-Strasswalchen und Tarvis-Pontafel, deren erstere 37, letztere 25 km begreift. Hierist im Westen und Süden der Monarchie ein zusammenhängender, vom Staate betriebener Eisenbahncomplex von nahezu 2000 km Gesammtausdehnung geschaffen, welcher nach dem Hinzutritte der Vorarlberger Bahn, auf die das Gesetz vom 14. December 1877 gleichfalls Anwendung findet, mit 88 km Länge, sowie der auf Staatskosten im Bau begriffenen 137 km langen Arlbergbahn die Kilometerzahl von 2192 und damit den Umfang des grössten, einer Privatgesellschaft gehörigen Eisenbahnnetzes der Monarchie — der Oesterreichisch-Ungarischen Südbahnlinien — erreichen wird.

Mit dieser Ausdehnung des vom Staate betriebenen zusammenhängenden Bahncomplexes, welcher die einheitlich geleiteten Netze der grossen Privatgesellschaften nicht wesentlich übersteigt und derzeit noch weit davon entfernt ist, ein das gesammte Gebiet der im Reichsrathe vertretenen Länder gleichmässig durchsetzendes Staatseisenbahnnetz zu bilden, erscheinen die Grundlinien der für den staatlichen Betriebscomplex zu wählenden Organisation von selbst gegeben. Sie können im Gegensatze zu der bei gleichmässiger Ausbreitung des Staatsbahnnetzes über das ganze Staatsgebiet naturgemäss eintretenden Bildung räumlicher Verwaltungsbezirke mit einer Mehrheit selbstständiger Verwaltungsstellen keine anderen sein als jene der Behandlung des staatlichen Betriebscomplexes als individuelle Gruppe nach Art jener Vorbilder, welche die rationell angelegten Organisationsformen der grossen inländischen Privateisenbahnen darstellen.

In dieser Hinsicht sprechen ebensowohl eisenbahnfachliche wie nicht minder staatswirthschaftliche Gründe gewichtigster Art entschieden dafür, zunächst durch Zusammenlegung der innerhalb der vom Staate betriebenen westlichen Bahngruppe derzeit noch bestehenden getrennten Centralverwaltungen die einheitliche Leitung des ganzen Betriebscomplexes so rasch als nur immer thunlich ins Werk zu setzen. Es ergiebt sich hieraus die Nothwendigkeit der Errichtung einer einheitlichen Central-Verwaltungsstelle für den Betrieb der westlichen Bahngruppe.

Geradezu ausschlaggebend wird für die zu errichtende Central-Verwaltungsstelle die Wahrung der dem geschäftlichen Charakter des Eisenbahnbetriebes entsprechenden Actionsfähigkeit und die Fernhaltung jener Erschwernisse zu sein haben, die sich bei eigentlichen Behörden in Folge der bureaukratischen Formen ihrer Gebahrung kaum vermeiden lassen, mit den eigenartigen Bedürfnissen des Eisenbahnwesens aber unvereinbar sind.

Unter den Ursachen, die seinerzeit dazu mitgewirkt haben, den Staats-Eisenbahnbetrieb in Oesterreich aufzugeben und demselben die Sympathien der Bevölkerung zu entziehen, ist der bei der damaligen Staats-Eisenbahnverwaltung in Geltung gewesene bureaukratische Formalismus, sowie die in derselben allzuweit getriebene Centralisation mit an erster Stelle anzuführen. Ich erachte es demnach für eine der wichtigsten Obliegenheiten der Regierung, die sich die Wiederaufnahme und dauernde Festhaltung des Staatsbetriebes zur Aufgabe gemacht hat, schon bei Feststellung der Organisationsgrundlagen die vordem erwachsenen Unzukömmlichkeiten zu vermeiden und vor Allem auf die eisenbahnmässige Actionsfähigkeit des neuen Organismus Bedacht zu nehmen. Für die organische Stellung der zu errichtenden Central-Verwaltungsstelle ergeben sich hiernach zwei wesentliche Folgerungen: einmal, dass diese Verwaltungsstelle nicht als Bestandtheil des Handelsministeriums, sondern ausserhalb desselben als selbstständiges, dem Ministerium und der Generalinspection bezüglich der Staatsaufsicht gleich den Privat-Eisenbahnverwaltungen unterstehendes Organ errichtet und mit möglichst weitgehenden Competenzbefugnissen ausgestattet werde, und ferner, dass auf die Central-Verwaltungsstelle sammt dem ihr zugehörigen oder untergeordneten Personale nicht die für Staatsbehörden und Staatsbeamte geltenden Normen, sondern specielle Dienstvorschriften, nach Art der bei den Privat-Eisenbahnverwaltungen bestehenden, Anwendung zu finden haben. Da solche Vorschriften insbesondere für das vom Staate unter Wahrung der erworbenen Rechte übernommene oder noch zu übernehmende Personal schon derzeit in Kraft stehen, so verbleibt das Personal auch dem Staate gegenüber in seiner bisherigen, durch die Dienstordnung (Dienstespragmatik), eventuell specielle Dienstverträge, geregelten Rechtsstellung und ist lediglich die unbeschadet erworbener Rechte durchzuführende Ausgleichung der in den Dienstordnungen der einzelnen Bahnen vorkommenden Abweichungen durch Erlassung einheitlicher Dienstnormen ins Auge zu fassen.

Die zu errichtende Central-Verwaltungsstelle, deren Kosten sachgemäss auf die Betriebsrechnungen der von derselben geleiteten Bahnen nach einem vom Handelsministerium festzusetzenden Verhältnisse zu vertheilen sind, wird demnach im Grossen und Ganzen die organische Stellung und Einrichtung der bei den grossen Privatbahnen bestehenden Generaldirectionen zu erhalten haben, jedoch mit dem Unterschiede, dass ihre Competenz zum grossen Theile auch jene Gegenstände umfasst, die bei Privatbahnen der Entscheidung des Verwaltungsrathes vorbehalten sind, von denen jedoch dem Handelsministerium nur die allerwichtigsten oder mit der verfassungsmässigen Verantwortlichkeit des Ministers unmittelbar zusammenhängenden reservirt werden sollen.

In charakteristischer Weise hätte die staatliche Central-Verwaltungsstelle sich aber von jenen der Privatbahnen dadurch zu unterscheiden, dass im Rahmen der ersteren für die unmittelbare Geltendmachung der Bedürfnisse des Verkehrslebens durch Beigabe eines aus den Kreisen der Interessenten entnommenen Beirathes Vorsorge getroffen wird.

Zu diesem Zwecke scheint es mir wünschenswerth, dass im Zusammenhange mit der für die westliche Staatsbahngruppe beabsichtigten einheitlichen Central-Verwaltungsstelle fortan an die Einführung eines zunächst auf diese Bahngruppe beschränkten, in weiterer Folge aber aus dieser Beschränkung und dem Verbande mit der individuellen Verwaltungsstelle loszulösenden und sodann dem Handelsministerium beizugebenden Eisenbahnrathes Bedacht genommen werde.

Die Institution des Eisenbahnrathes hat die Heranziehung von Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft zur Berathung wichtiger volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche der staatlichen Eisenbahn-Betriebsverwaltung zum Gegenstande. Sie bildet eine zweckmässige Ergänzung der staatlichen Organisation ausgedehnter Bahncomplexe, indem sie das Mittel bietet, im Organismus der Staatseisenbahnverwaltung selbst unmittelbar die Bedürfnisse der Production und des Verkehres zum Ausdrucke bringen zu lassen, andererseits aber auch nach den betheiligten Kreisen hin aufklärend über die Erfordernisse der Eisenbahn-Administration zu wirken.

Ein möglichst inniger Contact zwischen den Fachorganen der staatlichen Eisenbahnverwaltung und den im Eisenbahnrathe vertretenen Kreisen des practischen Geschäftslebens, welchen in Form eines kleineren, der Verwaltung ständig beizugebenden Ausschusses die fortlaufende Kenntniss und Theilnahme an der Verwaltung vermittelt werden kann, wird der für die staatliche Eisenbahn-Administration besonders naheliegenden Gefahr einseitigen Beharrens auf eingelebten Formen wirksam entgegenarbeiten sowie nicht minder dazu beitragen, jenen Gegensatz zu mildern, der sich vielfach zwischen den Eisenbahnen und der Geschäftswelt aus dem Grunde fühlbar macht, weil der letzteren die eigene Anschauung der oft zwingenden Umstände mangelt, die sich der Erfüllung ihrer Wünsche in Folge der Exigenzen der Eisenbahn-Administration entgegenstellen.

Die Einführung von Einrichtungen, wie sie in Form eines Eisenbahnrathes in mehreren Deutschen Staaten mit ausgedehnten Staatsbahncomplexen auf Grund specieller Verordnungen bestehen und für Preussen in organischer Fortbildung der bisher versuchs-

weise auf administrativem Wege eingeführten periodischen Conferenzen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und Vertretern des Handels- und Gewerbestandes nunmehr definitiv ins Leben gerufen werden sollen, ist schon seit längerer Zeit Gegenstand von Ansuchen, die zuerst von dem Vereine für bergbauliche Interessen im nordwestlichen Böhmen zu Teplitz und in der Folge von zahlreichen zur Vertretung der Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berufenen Körperschaften an das Handelsministerium gerichtet worden sind.

Denselben ist schon von Seite meines Amtsvorgängers weitere Erwägung bereitwillig für jenen Zeitpunkt in Aussicht gestellt worden, wenn durch eine entsprechende Regelung der Beziehungen der Staatsverwaltung zu den verschiedenen Bahnen eine doch einigermassen genügende Garantie für die Durchführung der Beschlüsse oder Anträge solcher Conferenzen gegeben sein wird. Dieser Zeitpunkt ist in Ansehung der die westliche Bahngruppe bildenden Bahnen durch die Einführung des Staatsbetriebes auf denselben für gekommen zu erachten.

Indem sohin die Einführung eines Eisenbahnrathes vorerst mit der Organisirung des Staatseisenbahnbetriebes auf der westlichen Bahngruppe derart in Zusammenhang gebracht ist, dass der Eisenbahnrath, ohne dessen Vernehmung über allgemeine volkswirthschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens auszuschliessen. zunächst als begutachtender Beirath der für den Staatsbetrieb der obigen Bahngruppe zu errichtenden Centralverwaltungsstelle zu fungiren hat, wird für denselben, dieser Bestimmung gemäss, die Bezeichnung „Staatseisenbahnrath" sowie die Anordnung in Antrag gebracht, dass der Vorsitz in demselben dem Vorstande der zur Leitung des executiven Dienstes und zur Vertretung der Centralverwaltungsstelle nach aussen berufenen „K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien" übertragen werden soll.

Für den als Vorsitzender des Eisenbahnrathes fungirenden Vorstand der Direction wird der Titel „Präsident" beantragt.

Der Minister resumirt sodann die bereits mitgetheilten „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen".

Was die Organisation der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb anlangt, wird gesagt:

„Die K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien (Abschnitt III), deren Benennung mit der provisorisch seit 1. Januar 1882 den Staatsbetrieb der Kaiserin Elisabethbahn leitenden Verwaltungsstelle in Einklang gebracht ist, zerfällt in die bei Dienststellen gleicher Art aus dem Wesen des Eisenbahnbetriebes erwachsenden Fachabtheilungen.

Bei Feststellung derselben ist die Anpassung an den jeweiligen Bedarf, sei es durch Zusammenlegung, sei es durch Untertheilung, vorbehalten und darnach getrachtet, mit möglichst rationeller Gruppirung der zusammengehörigen Dienstgeschäfte eine nicht allzu grosse Zahl selbstständiger Directions-Abtheilungen zu schaffen, welche dem Präsidenten, bezw. dessen Stellvertreter, als welcher einer der Abtheilungsvorstände zu fungiren hat, direct untergeordnet sind.

Diese Anordnung gewährleistet unter Wegfall der bei manchen Privateisenbahn-Verwaltungen nach Französischem Muster eingeführten Einrichtungen von Subdirectionen eine erhöhte Verantwortlichkeit und bessere Stellung der Abtheilungsvorstände, denen, soweit die Abtheilungen den Hauptdienstzweigen entsprechen, der Titel „Directionsrath" beigelegt werden soll. Die Zahl der Abtheilungen überhaupt ist vorläufig mit 7 bestimmt, und sind dabei sowohl das Secretariat und Rechtsbureau wie die Einnahmencontrole, ferner das Materialwesen, endlich die Buchhaltung als selbstständige Abtheilungen (I, V, VI, VII) jener für Bau und Bahnerhaltung (II), für Zugförderung und Werkstättendienst (III), sowie für Verkehrs- und commerciellen Dienst (IV) beigefügt (§ 21).

In Uebereinstimmung mit den nach der Allerhöchsten Verordnung vom 21. November 1866 für die Controle der Gebahrung mit dem gesammten Staatsvermögen festgestellten Grundsätzen wird die Trennung der Hauptcasse von der Buchhaltung (Abtheilung VII) durchgeführt, welche als Rechnungsdepartement zu fungiren und die Gebahrungsausweise sowie den Rechnungsabschluss in der durch das Staatsrechnungswesen bedingten Form aufzustellen hat (§§ 21, 22).

Für das gesammte Personal der Centralverwaltungsstelle (Direction und untergeordnete Dienststellen) sind einheitliche Dienstvorschriften zu erlassen, insbesondere die das Dienstverhältniss als solches regelnden Normen in eine unter Wahrung der erworbenen Rechte festzustellende, einheitliche Dienstordnung (Dienstes-Pragmatik) zusammenzufassen (§ 23), wobei, unbeschadet der im Eisenbahndienste unerlässlichen strengen Disciplin, ein die Gewähr gerechten und objectiven Verfahrens in Disciplinarfällen bietender Vorgang dadurch angestrebt wird, dass dem Disciplinarerkenntnisse der Direction der auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung mit Stimmenmehrheit gefasste Beschluss der für die Behandlung der Disciplinarangelegenheiten bei der Direction zu bildenden Commission vorauszugehen hat (§ 25).

Für die Ruheversorgung des Personals, der Wittwen und Waisen ist mittelst der vorläufig getrennt fortbestehenden Pensionsfonds und Wohlthätigkeitsinstitute mit der Bedachtnahme vorgesorgt, dass im Falle späterer Zusammenlegung derselben die einheitlichen Institute an die Stelle der dermaligen zu treten und die Versorgung des späterhin neu eintretenden sowie jenes Personals sicherzustellen haben, dessen Versorgungsansprüchen derzeit ein eigener Pensionsfonds nicht zur Seite steht (24).

Der nur bezüglich der Organisations-Principien in den Grundzügen behandelte executive Dienst soll unter Trennung der drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr und Zugförderung) derart eingerichtet werden, dass derselbe von den als unterste executive Dienststellen fungirenden Bahnerhaltungs-Sectionen, den Haltestellen und Stationen, welche letzteren bei grösserer Wichtigkeit die Bezeichnung: „K. K. Bahnbetriebsamt" mit erweiterten Competenzbefugnissen erhalten, dann den Heizhausleitungen gehandhabt und von den für grössere Bahnbezirke bestellten Bahnerhaltungs-, Verkehrs- und Zugförderungsinspectoraten, die gleich den Leitungen der Hauptwerkstätten direct unter der Direction stehen, überwacht wird (§ 27).

Die drei an demselben Standorte aufgestellten Inspectorate der verschiedenen Dienstzweige werden zu einer einheitlichen Dienststelle mit der Bezeichnung: „K. K. Ober-Bahnbetriebsamt" unter je einem Oberinspector als Vorstand vereinigt (§ 28).

Die in Gemässheit der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 vorgeschriebene Beeidigung des zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufenen Personals erfolgt, der organischen Stellung desselben entsprechend, gleich jenem der Privateisenbahnen durch die Generalinspection der Oesterr. Eisenbahnen oder durch von derselben hiezu delegirte Organe der Direction (§ 29).

Da die Durchführung der den Gegenstand der „Grundzüge" bildenden Organisationen noch den Vollzug einer Reihe von zum Theile ziemlich langwieriger Vorarbeiten, wie insbesondere die Ausarbeitung der einheitlichen Dienstvorschriften und zugehörigen Instructionen, die Aufstellung des Personalstatutes sowie der die Gehalte und sonstigen Bezüge des Personals regelnden Normen voraussetzt, soll die neue Organisation erst mit 1. Juli 1882 als jenem Zeitpunkte, bis zu welchem alle diese Vorarbeiten zum Abschlusse gebracht sein können, in Wirksamkeit treten (§ 31).

Der Vortrag, welcher am 11. Februar die Zustimmung des Ministerraths erhielt, schliesst mit der Bitte um die „Genehmigung der Grundzüge", welche unterm 24. Februar erfolgte, und um die Ermächtigung, den Inhalt dieses Vortrages öffentlich bekannt zu machen.

Auf Grund der über vorstehenden allerunterthänigsten Vortrag erflossenen Allerhöchsten Entschliessung hat der K. K. Handelsminister unterm 26. Februar nachstehenden Erlass an den Vorstand der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, K. K. Sectionschef a. D. Alois Czedik von Bründelsberg gerichtet:

> „Seine K. und K. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Februar d. J. allergnädigst geruht, den in Abdruck anverwahrten Grundzügen für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen."

An den Vorstand der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb, Sectionschef a. D. A. Czedik von Bründelsberg erging auf Grund dieser Allerhöchsten Entschliessung unterm 26. Februar ein Ministerial-Erlass, wodurch derselbe den Auftrag erhielt, behufs Durchführung der neuen Organisation sowohl in Rücksicht der zur h. a. Genehmigung vorzulegenden einheitlichen Dienstnormen als der hiernach zu regelnden Personal-Verhältnisse Anträge zu erstatten und in Betreff dieser Anträge, insoweit dieselben die beiden anderen, in die einheitliche Centralverwaltungsstelle einzubeziehenden staatlichen Bahnverwaltungen betreffen, mit den Vorständen derselben in Einvernehmen zu treten.

Gleichzeitig ergingen an den Vorsitzenden der Ministerial-Commission für die Verwaltung der K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen, K. K. Sectionschef Ritter von Pollanetz, und an den K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolf-Bahn, K. K. Regierungsrath und Generalinspector Ferdinand Ritter Perl von Hildrichsburg, die entsprechenden Aufträge.

Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Jahre 1880/81.

≈ Wie der dem Hause der Abgeordneten Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten jüngst in Vorlage gebrachte Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Staates im Etatsjahre 1880/81 verwalteten Eisenbahnen ausweist, stellt sich die Gesammtlänge der letzteren am Jahresschlusse auf 11 392,80 km gegen 6 197,64 km, bezw. gemäss einer in Folge der vom Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten einheitlichen Grundsätze für die Ermittelung der Bahnlängen erforderlich gewordenen anderweiten Feststellung, 6 199,03 km. Diese Zunahme der Gesammtlänge resultirt einerseits aus dem Hinzutritt der durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 in den Besitz des Staates übergegangenen Strecken des Berlin-Stettiner

(961,64 km), Magdeburg-Halberstädter (1 025,59 km), Hannover-Altenbekener (268,05 km), Köln-Mindener (1 108,46 km), Rheinischen (1 295,48 km) und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens (260,18 km), sowie durch den Ankauf der Homburger Eisenbahn (17,52 km) — Gesetz vom 25. Februar 1879 — und des bisher dem Hessischen Staate gehörigen Antheils der Main-Weserbahn (64,90 km) — Gesetz vom 7. März 1880 — mithin von insgesammt 5 001,87 km, andererseits durch die im Laufe des Jahres neu eröffneten Strecken mit zusammen 191,90 km. Ausserdem sind mit den neu übernommenen Bahnen mehrere zu den betreffenden Unternehmen gehörige Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr, mit einer Gesammtlänge von 123,17 km, in den Besitz des Staates übergegangen.

Die Leitung dieser genannten Bahnstrecken unterstand acht Königlichen Eisenbahndirectionen, wovon I. der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin 1 002,72 km, darunter 516,09 km doppelgeleisig, umfasste; II. der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg 2 571,74 km, wovon 751,45 km zweigeleisig; III. der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover 1 570,91 km, worunter 960,60 km zweigeleisig; IV. der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. 1 517,52 km, darunter 737,63 km zwei- und 11,23 km dreigeleisig; V. der Bezirk der Königlichen Direction der Berlin-Stettiner Bahn zu Stettin 590,85 km, wovon 169,03 km zweigeleisig; VI. der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg 1 567,55 km, darunter 758,95 km mit Doppelgeleise; VII. der Bezirk der Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn 1 144,62 km, wovon 466,11 km doppelgeleisig und VIII. der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection der Rheinischen Bahn 1 367,82 km umfasste, darunter 467,53 km doppelgeleisig waren.

Ausser diesen vorerwähnten Bahnen sind noch im Eigenthume des Preussischen Staates: a) der auf Preussischem Gebiete belegene Theil der Main-Neckarbahn (6,30 km) und b) die von der Oldenburgischen Staatsbahn verwaltete Bahnlinie Wilhelmshaven-Oldenburg mit einer Länge von 52,37 km.

Auf die einzelnen Provinzen des Preussischen Staates vertheilen sich die gesammten Bahnlängen, ausschliesslich der Anschlussbahnen für nicht öffentlichen Verkehr, wie folgt: Ostpreussen 659,61 km, Westpreussen 730,29 km, Pommern 1 013,74 km, Posen 326,25 km, Schlesien 511,73 km, Brandenburg 1 100,18 km, Sachsen 1 140,62 km, Hannover 1 507 km, Westfalen 1 082,45 km, Hessen-Nassau 892,28 km, Rheinprovinz 1 919,45 km und auf das Jahdegebiet 0,15 km, zusammen 10 883,75 km; die restirenden 509,05 km sind ausserhalb des Preussischen Staatsgebietes und zwar in: Oldenburg 52,22 km, Bremen 35,12 km, Hamburg 4,65 km, Mecklenburg-Strelitz 71,82 km, Braunschweig 46,06 km, Anhalt 151,90 km, Waldeck 3,88 km, Lippe-Detmold 29,40 km, im Königreich Sachsen 12,95 km, im Grossherzogthum Hessen 96,70 km und im Königreich der Niederlande 4,95 km belegen.

Für die am Jahresschlusse 1880/81 im Betriebe befindlich gewesenen Staatsbahnstrecken, jedoch mit Ausschluss der durch Gesetz vom 20. December 1879 bezw. 14. Februar 1880 in Staatsbetrieb übergegangenen Bahnen, betrug das aufgewendete Anlagecapital einschliesslich der Kaufsummen für die durch Gesetz vom 25. Februar und 7. März 1880 erworbene Homburger Bahn und die auf Hessischem Gebiete belegene Theilstrecke der Main-Weserbahn, indess abzüglich des von dem Staate Bremen für die Anlage der im gemeinschaftlichen Eigenthum befindlichen Bahnstrecken aufgewendeten Capitals, im Ganzen 1 563 252 267 *M.*, d. i. für ein Kilometer Bahnlänge, die gemeinschaftliche Strecke zur Hälfte gerechnet, 249 467 *M.* Das für die in den Besitz des Staates übergegangenen Bahnen verwendete Anlagecapital betrug 1 756 102 250 *M.* oder für ein Kilometer Bahnlänge 348 320 *M.* Letzteres Capital besteht aus dem vom Staate gewährten Erwerbspreise und den seit dem Uebergange in Staatsbesitz zu Bauten gemachten Aufwendungen. Das gesammte Anlagecapital der für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen bezifferte sich auf 3 319 354 517 *M.* oder pro Kilometer Bahnlänge auf 293 541 *M.* bezw. unter Berücksichtigung der Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr auf 290 378 *M.* Für die Ertragsberechnung kommen jedoch nur 3 285 111 461 *M.* bezw. für die im Preussischen Staatsgebiete befindlichen Strecken nur 3 272 483 307 *M.* in Betracht.

Die Betriebsergebnisse der für Rechnung des Staates betriebenen Eisenbahnen haben sich in 1880/81 gegen das Vorjahr günstiger gestaltet und können im Allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden. Wenn auch bei einzelnen Verwaltungen die Erhöhung der Verkehrseinnahmen zum Theil durch vorübergehende locale Einflüsse, wie Ausstellungen etc. herbeigeführt worden ist, so ist doch daraus, dass sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr während derjenigen Monate, in welchen aussergewöhnliche Einflüsse nicht eingetreten, dennoch Mehreinnahmen stattgefunden haben, zu entnehmen, dass der grössere Theil der Frequenz- und Ertragszunahme einer günstigeren Entwickelung des Verkehrs im Allgemeinen zu verdanken ist, welche nicht lediglich auf vorübergehenden Conjuncturen beruht, sondern auch eine längere Dauer zu versprechen scheint.

Für die Vergleichungen der Ergebnisse des Betriebes sind bei den älteren Staatsbahnen die Betriebsergebnisse der Etatsjahre 1879/80 und 1880/81 unter Berücksichtigung der am 1. April 1880 in der Abgrenzung mehrerer Directionsbezirke erfolgten Aenderungen für beide Jahre, in Betracht gezogen worden, während bei den neu hinzugetretenen Bahnen für 1879 die Ergebnisse des Kalenderjahres, für 1880 dagegen behufs Uebereinstimmung mit dem vom Reichs-Eisenbahnamt für die Statistik der im Betriebe befindlichen Bahnen Deutschlands angeordneten Verfahren, die Ergebnisse des Zeitraumes vom 1. Januar 1880 bis 31. März 1881, reducirt auf die Zeit von einem Jahre (durch Multiplication mit 4/5) zum Vergleich gestellt sind.

Die Betriebseinnahmen sind von 331 001 331 *M.* in 1879/80 auf 342 906 269 *M.* im Berichtsjahre oder um 11 904 938 *M.* = 3,6 pCt. und die Betriebsausgaben von 180 193 298 *M.* im Vorjahre auf 183 646 588 *M.* oder um 3 453 290 *M.* = 1,9 pCt. gestiegen. Auf ein Kilometer Betriebslänge sind sonach die Einnahmen von 29 502 *M.* in 1879/80 auf 29 172 *M.* oder um 1,1 pCt. und die Ausgaben von 15 749 *M.* auf 15 288 *M.* in 1880/81 oder um 2,9 pCt. zurückgegangen. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben ist hiernach von 150 808 033 *M.* in 1879/80 auf 159 259 681 *M.* in 1880/81 oder um 8 451 648 *M.* = 5,6 pCt. bezw. pro Kilometer Bahnlänge von 13 669 *M.* auf 13 812 *M.* gestiegen. Derselbe betrug 4,87 pCt. (in 1879/80 4,30 pCt.) des Anlagecapitals. Werden bei den verstaatlichten Bahnen statt der durch Reducirung ermittelten, die in der Zeit vom 1. April 1880 bis 31. März 1881 wirklich erzielten Einnahmen des Personen- und Güterverkehrs in Rechnung gestellt, so ergiebt sich eine Steigerung der Einnahmen von 331 001 331 *M.* im Vorjahre auf 344 498 728 *M.* oder um 13 497 397 *M.* = 4,1 pCt. und eine Erhöhung des Ueberschusses auf 160 852 140 *M.* Die Vermehrung der Einnahmen, an welcher sämmtliche Verwaltungsbezirke mit Ausnahme der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg und der Berlin-Stettiner Eisenbahn, deren Einnahmen um 1 511 505 *M.* (3,6 pCt.) bezw. 921 454 *M.* (6,8 pCt.) zurückgegangen, betheiligt sind, findet ihre Begründung theils in der Eröffnung neuer Linien, theils in der fortschreitenden Entwickelung der im Vorjahre neu hinzugetretenen Strecken, zugleich aber auch in der in Handel und Industrie hervorgetretenen Besserung der wirthschaftlichen Lage. In letzterer Beziehung hat sich vornehmlich bei der Eisenbahndirection Frankfurt a. M., sowie bei denen zu Berlin und Hannover und bei der Köln-Mindener Eisenbahn eine erfreuliche Verkehrszunahme bemerkbar gemacht, welche auf eine fortschreitende Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse schliessen lässt. Eine bedeutende Vermehrung der Einnahmen hat auch bei der Rheinischen Bahn stattgefunden; doch ist dieselbe hier zu einem erheblichen Theil auf die Vergrösserung des Bahngebietes, dessen durchschnittliche Betriebslänge einen Zuwachs von 185,04 km erhalten hat, zurückzuführen.

Was die einzelnen Einnahmequellen anlangt, so weisen der Personenverkehr und vornehmlich der Güterverkehr gegen das Vorjahr Mehrerträge auf und zwar der Personenverkehr 2 393 018 *M.* (2,7 pCt.) und der Güterverkehr 11 133 814 *M.* (5,1 pCt.), während die sonstigen Einnahmen gegen das Vorjahr um 1 621 894 *M.* (6,9 pCt.) zurückgeblieben sind.

Von der Gesammteinnahme entfallen:

	1879/80	1880/81	1878/79
auf den Personenverkehr . .	26,5 pCt.	26,3 pCt.	28,1 pCt.
„ „ Güterverkehr . . .	66,4 „	67,4 „	64,8 „
„ die sonstigen Einnahmen	7,1 „	6,3 „	7,1 „

Die im Berichtsjahre besonders in der Steigerung des Güterverkehrs hervorgetretene Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse in vielen Theilen des Landes ist auch nicht ohne Einfluss auf die Personenfrequenz geblieben. Wenn auch zum Theil vorübergehende, aussergewöhnliche Veranlassungen, wie bei den westlichen Bahnen in den Monaten Mai bis October die Düsseldorfer Gewerbeausstellung, zeitweise eine ungewöhnliche Belebung des Verkehrs herbeigeführt haben, so wurde doch wiederum der Vergnügungs- und Badeverkehr durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse des Sommers beeinträchtigt, so dass die stattgefundene Erhöhung der Frequenz und der Einnahmen des Personenverkehrs dem allgemeinen Verkehrsaufschwung zugeschrieben werden darf.

Von den gesammten Einnahmen aus dem Personenverkehre im Betrage von 90 024 424 *M.* d. i. 26,3 pCt. der Gesammteinnahme und 8 024 *M.* pro Kilometer der Betriebslänge (gegen 87 631 406 *M.* d. i. 26,5 pCt. der Gesammteinnahme und 8 123 *M.* pro Kilometer Betriebslänge in 1879/80) entfallen: a) auf die Personenbeförderung 86 947 805 *M.* (in 1879/80 84 561 985 *M.*), nämlich im Localverkehre 62 511 455 *M.* = 71,9 pCt. (in 1879/80 60 629 633 *M.* = 71,7 pCt.) und im directen Verkehre 24 436 350 *M.* = 28,1 pCt. (gegen 23 932 352 *M.* = 28,3 pCt. im Vorjahre); b) auf die Gepäcküberfracht 3 026 055 *M.* = 1,6 pCt. gegen 3 017 466 *M.* = 1,6 pCt. in 1879/80; sowie c) auf sonstige Erträge 50 564 *M.* gegen 51 955 *M.* im Vorjahre. Es hat sonach im Localverkehr gegen das Vorjahr eine Steigerung der Einnahmen um 1 881 822 *M.* = 3,1 pCt. und im directen Verkehre eine solche um 503 998 *M.* = 2,1 pCt. stattgefunden bezw. die Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung ist um 2 375 820 *M.* = 2,8 pCt. gegen 1879/80 gestiegen. — Die Gesammtzahl der beförderten Personen betrug 73 140 358

gegen 69 225 216 in 1879/80, hat sich also gegen letzteres um 3 915 142 Personen = 5,7 pCt. vermehrt. Nach den einzelnen Wagenclassen vertheilen sich die Frequenz und Einnahme (im Vergleiche zum Vorjahre) wie folgt:

	Personen Anzahl	pCt.	Einnahme M.	pCt.
I. Classe	1 003 232	= 1,4	6 364 162	= 7,3
	(973 121	= 1,4)	(6 087 317	= 7,2)
II. Classe	9 622 793	= 13,2	27 009 031	= 31,1
	(9 181 437	= 13,3)	(26 480 161	= 31,3)
III. Classe	36 007 701	= 49,2	34 102 814	= 39,2
	(33 812 464	= 48,8)	(33 040 315	= 39,1)
IV. Classe	24 380 753	= 33,3	17 406 804	= 20,0
	(23 014 556	= 33,3)	(16 779 561	= 19,9
Militärbeförderung	2 125 879	= 2,9	2 064 994	= 2,4
	(2 243 638	= 3,2)	(2 174 631	= 2,5)

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 2 503 460 314 gegen 2 380 044 521 in 1879/80, mithin im Berichtsjahre 123 415 793 = 5,2 pCt. mehr. Jeder Reisende hat durchschnittlich 34,23 km durchfahren und 1,19 M. an Einnahme erbracht gegen 34,38 km und 1,22 M. im Vorjahre. Die durchschnittliche Einnahme aus der Personenbeförderung pro Kilometer Bahnlänge betrug 7 749 M. gegen 7 839 M. in 1879/80.

Wie bereits angedeutet, weist der Güterverkehr mehr noch als der Personenverkehr eine erhebliche Steigerung in der Frequenz, wie in der Einnahme gegen das Vorjahr auf. An Eil- und Frachtgut (mit Ausschluss des Dienst- und Bauguts, sowie der lebenden Thiere) wurden 60 388 960 t gegen 55 442 232 t im Vorjahre, mithin in 1880/81 4 946 728 t = 8,9 pCt. mehr befördert. Nach den einzelnen Güterclassen wurden befördert und zwar: I. Nach dem einheitlichen Normaltarif: Eil- und Expressgut 279 828 t = 0,5 pCt. (in 1879/80 269 384 t = 0,5 pCt.), Stückgut 3 035 126 t = 5,0 pCt. (3 034 460 t = 5,5 pCt.), Frachtgut in Wagenladungen der Classe A 1 993 724 t = 1,7 pCt. (948 533 t = 1,7 pCt.), desgl. der Classe B 1 212 386 t = 2,0 pCt. (1 041 432 t = 1,9 pCt.), desgl. der Classe A 2 2 075 001 t = 3,4 pCt. (1 982 286 t = 3,6 pCt.) und desgl. der Classen I, II und III 11 493 231 t = 19,0 pCt. (10 838 564 t = 19,5 pCt.). II. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen: Eilgut und Expressgut und Wagenladungen von mindestens 5 t 99 570 t = 0,2 pCt. (895 783 t = 1,6 pCt.) und Wagenladungen von mindestens 10 t 41 200 094 t = 68,2 pCt. (36 431 790 t = 65,7 pCt.). — Im Viehverkehr betrug die transportirte Tonnenzahl 674 462 gegen 602 480 im Vorjahre; es fand somit im Berichtsjahre eine Steigerung der Transportmenge um 11,9 pCt. statt.

Die Einnahmen aus dem Gesammt-Güter- und Viehverkehr belaufen sich auf 231 119 529 M. = 67,4 pCt. oder 20 151 M. pro Kilometer Bahnlänge gegen 219 985 715 M. = 66,4 pCt. oder 19 975 pro Kilometer Bahnlänge im Vorjahre; dieselben haben gegen letzteres mithin 11 133 814 M. = 5,1 pCt. zugenommen. Diese Erhöhung ist ausschliesslich durch die Steigerung des directen und Durchgangsverkehrs herbeigeführt, dessen Einnahmen mit 161 645 843 M. = 69,9 pCt. (in 1879/80 148 646 350 M. = 67,6 pCt.) die des Vorjahres um 12 999 493 M. = 8,8 pCt. übersteigen, während diejenige aus dem Localverkehre mit 69 473 686 M. = 30,1 pCt. (71 339 365 M. = 32,4 pCt.) gegen die des Vorjahres um 1 865 679 M. = 2,6 pCt. zurückgeblieben ist. Die Einnahmen aus dem Viehverkehr sind gegen das Vorjahr um 460 567 M. = 4,9 pCt. zurückgeblieben. Von der hervorragendsten Bedeutung für die Mehrzahl der Bezirke ist der Kohlenverkehr. Derselbe weist überall eine stetige Zunahme auf und stellt sich auf 41,5 pCt. aller beförderten Güter und auf 24,5 pCt. der gesammten Einnahme aus dem Güterverkehr. Das gesammte Kohlen-Transportquantum beziffert sich auf 25 349 149 t und die Einnahme hieraus auf 56 675 465 M.

An „Sonstigen Einnahmen" wurden insgesammt 21 762 316 M. = 6,3 pCt. erzielt gegen 23 384 210 M. = 7,1 pCt. im Vorjahre; dieselben sind sonach heuer um 1 621 894 M. = 6,9 pCt. zurückgeblieben. Davon entfallen: auf Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter 6 542 015 M.; auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 668 288 M.; auf Erträge und Veräusserungen 7 042 819 M. und auf verschiedene sonstige Einnahmen 6 509 194 M.

Bei der erheblichen Erweiterung des Bahngebietes im Berichtsjahre (von ca. 498 km = 4,5 pCt. der Gesammtlänge) haben sich die Gesammtausgaben nur von 180 193 298 M. in 1879/80 auf 183 646 588 M. in 1880/81, also um 3 453 290 M. oder 1,9 pCt. erhöht, wogegen die Ausgaben pro Kilometer Bahnlänge eine Verminderung von 16 333 M. in 1879/80 auf 15 927 M. im Berichtsjahre, mithin um 406 M. = 2,5 pCt. erfuhren. Im Jahre 1880/81 waren 53,6 pCt. der Einnahmen zur Bestreitung der Ausgaben erforderlich gegen 54,4 pCt. im Vorjahre. Von der Gesammtausgabe entfallen auf die allgemeine Verwaltung 17 507 262 M. oder 700 223 M. = 3,8 pCt. weniger gegen das Vorjahr; auf die Bahnverwaltung 57 381 247 M. oder 2 209 537 M. = 4,0 pCt. mehr und auf die Transportverwaltung 108 758 079 M. oder 1 943 976 M. = 1,8 pCt. mehr wie in 1879/80. Ferner vertheilen sich die gesammten Ausgaben auf: a) persönliche Ausgaben mit 84 461 849 M. = 46,0 pCt. (in 1879/80 84 643 293 M. = 47,0 pCt.); b) allgemeine Kosten mit 12 994 679 M. = 7,1 pCt. (gegen 13 585 526 M. = 7,5 pCt.); c) Kosten zur Unterhaltung der Bahnanlagen mit 20 102 130 M. = 10,9 pCt. (gegen 18 533 023 M. = 10,3 pCt.); d) Kosten des Bahntransports mit 38 302 322 M. = 20,9 pCt. (gegen 36 668 200 M. = 20,4 pCt.); e) Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände mit 19 790 007 M. = 10,8 pCt. (gegen 19 466 416 M. = 10,8 pCt.) und f) Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten und fremder Betriebsmittel 7 995 601 M. = 4,3 pCt. (gegen 7 296 840 M. = 4,0 pCt.).

Der Stand der Betriebsmittel war Ende des Jahres 1880/81 folgender: 4 419 Locomotiven, 6 895 Personen-, 1 880 Gepäck- und 88 730 Güterwagen. Deren Gesammtbeschaffungskosten bezifferten sich auf 546 488 623 M. oder 16,5 pCt. des gesammten Anlagecapitals.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 13. März. (Politische Wochenschau. Die wirthschaftlichen Eisenbahngarantien. Die Commissionsberathung des Eisenbahnetats. Die Eisenbahndebatten der Budgetcommission. Die Vorschriften über die Beförderung von Sprengmaterial. Neuredaction der Gütertarife. Die Transportmittelfrage. Zur Concurrenz der Belgisch-Holländischen Häfen im Verkehr mit Westfalen. Beschwerden wider Deutsche Eisenbahnverwaltungen.)

In voriger Woche am Donnerstag trat das Abgeordnetenhaus in die zweite Berathung der Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage ein. Wie bereits in voriger Nummer mitgetheilt worden ist, wurden die sämmtlichen dem Hause vorgelegten Ankaufsverträge mit grosser Majorität gutgeheissen; dagegen stimmten: die Fortschrittspartei, vereinzelte Nationalliberale und ein Theil der Centrumsfraction. Anders und zwar sehr überraschend gestalteten sich die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses in der Sonnabendsitzung.*) Die definitive Genehmigung der Verstaatlichungsvorlage, deren dritte Berathung an der Spitze der Tagesordnung stand, scheiterte an diesem Tage an dem Widerspruch der Nationalliberalen, welche durch den Abgeordneten Dr. Köhler erklären liessen, dass sie der Vorlage erst nach der Sanction und Publication der finanziellen Garantien ihre Zustimmung geben könnten. Diese „plötzliche auffallende Tapferkeit", wie der Abg. Richter es nannte, versetzte augenscheinlich das ganze Haus in nicht geringes Erstaunen, welchem denn auch alle Redner Ausdruck zu geben sich veranlasst fanden. Bekanntlich liegt das Garantiegesetz, vom Abgeordnetenhause in seiner jetzigen Form unter Zustimmung der Regierung angenommen, dem Herrenhause vor, welches aus Mangel an genügend vorbereitetem Material einstweilen pausirt. Vergebens erklärten die Herren Minister der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten, dass das Gesammtministerium die Garantievorlage gutgeheissen habe und dass die Regierung für dieselbe im Herrenhause mit voller Kraft eintreten werde, sowie dass die Annahme des Entwurfes seitens des Herrenhauses gar nicht zweifelhaft sei; vergebens wies der Herr Arbeitsminister auf den Umstand hin, dass eine wenn auch nur kurze Verzögerung den Fall des Gesetzes herbeiführen könne; vergebens endlich riethen die Abgg. Frhr. v. Minnigerode und Stengel nach diesen Erklärungen zur Zurückziehung des Antrags — die Zurückziehung erfolgte nicht und da es feststand, dass ohne die Nationalliberalen die Verstaatlichungsvorlage der Verwerfung sicher ist, so waren auch die conservativen Parteien in der Nothlage, diese Consequenz ziehen zu müssen — der Antrag wurde demnach mit einer an Einstimmigkeit grenzenden Majorität angenommen. Der praktische Effect dieses Beschlusses dürfte der sein, dass das Herrenhaus, dessen Wiederzusammentritt nicht vor dem 21. März in Aussicht genommen war, zu einem früheren Termin in pleno beisammen sein wird. Die Vorlage über Ankauf der Anhalter Bahn wird auch unverzüglich eingebracht und ohne Zweifel ebenfalls angenommen werden. Mit dem Rest der Privatbahnen wird dann wohl in der nächsten Session aufgeräumt werden. Selbst ein dem Staatsbahnsystem grundsätzlich abgeneigtes Abgeordnetenhaus könnte jetzt eine Sistirung der Verstaatlichung nicht mehr empfehlen. Was die geschäftlichen Dispositionen im Abgeordnetenhause betrifft, so soll jetzt zunächst mit aller Anstrengung die Etatsberathung gefördert werden. Dieselbe zieht sich in diesem Jahre durch die unaufhörlichen Excurse auf fernliegende Gegenstände und zeitraubendes Parteigezänk ganz besonders in die Länge. Am 7. d. M. wurde der von dem Herrenhause bereits angenommene Entwurf einer Landgüterordnung für die Provinz Westfalen in erster Lesung erledigt. Zu dem Etat des Auswärtigen übergehend, bewilligte das Haus nach längerer Debatte gegen die Stimmen der liberalen Parteien die Position von 90 000 M. für eine neu zu errichtende Preussische Gesandtschaft bei dem Päpstlichen Stuhle in Rom. Am 8. d. M. trat das Haus in die

*) Durch nachstehende Mittheilung wird die irrige Notiz in voriger Nummer von der Annahme der Verstaatlichungsvorlage auch in 3. Lesung berichtigt. Die Redaction.

Berathung des von dem Abg. Stengel eingebrachten wichtigen Gesetzentwurfs über die Heranziehung der juristischen Personen zu den Gemeindeabgaben in den Landgemeinden der sieben östlichen Provinzen und der Provinz Schleswig-Holstein, welcher nebst einigen anderen auf denselben Gegenstand bezüglichen Anträgen an eine Commission verwiesen wurde. Die Kirchencommission des Abgeordnetenhauses ging am 6. d. M. zu der zweiten Berathung des kirchenpolitischen Gesetzentwurfes über. Die Berathung schloss mit einem negativen Ergebniss ab. Nachdem Artikel 4 der Vorlage gegen die Stimmen des Centrums, Fortschritts und der Secessionisten angenommen worden war, wurden am 8. d. § 1 der Regierungsvorlage gegen 6 Stimmen, der Bischofs- und Dispensparagraph in der conservativen Fassung mit der conservativ-clericalen Mehrheit von 11 Stimmen genehmigt und in der Schlussabstimmung das Ganze gegen die Stimmen der Conservativen und des Abg. Brüel abgelehnt. — Der permanente Ausschuss des Volkswirthschaftsraths nahm nach mehrtägigen Berathungen am Sonnabend die Tabaksmonopolvorlage mit einigen nicht erheblichen Veränderungen mit 16 gegen 9 Stimmen an.

Die „wirthschaftlichen Eisenbahngarantien" haben bereits die erste Lesung in der Abgeordnetencommission absolvirt. Die Eisenbahncommission beschäftigte sich in ihrer Sitzung am Freitag mit der qu. Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeisenbahnrathes. Der § 1 veranlasste eine eingehende Generaldiscussion, in der von verschiedenen Seiten dafür plaidirt wurde, es bei den bestehenden periodischen Conferenzen zu belassen, da dieselben sich vortrefflich bewährt hätten. Der Bezirkseisenbahnrath sei mit dem Volkswirthschaftsrath in der Hinsicht zu vergleichen, dass die Mitglieder immer nur ein beschränktes Feld beherrschen würden und unmöglich aus eigener Erfahrung alle Verhältnisse beurtheilen könnten. Der grösste Vorzug der periodischen Conferenzen bestehe gerade darin, dass für jede einzelne Conferenz specielle, mit den zur Erörterung kommenden Angelegenheiten besonders vertraute Delegirte entsandt würden, auch locale Verkehrsinteressen auf denselben zur Geltung gelangten und dadurch jener nothwendige Contact zwischen den Eisenbahnverwaltungen und ihrer Kundschaft hergestellt werde. Die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe seien nicht mehr Abgeordnete der Körperschaften, denen die Pflege der gemeinsamen gewerblichen und landwirthschaftlichen Interessen übertragen worden, sondern es seien einzelne durch die Provinzialausschüsse bestellte Industrielle oder Landwirthe, deren Zusammenhang mit jenen Organen sich nur auf ein Vorschlagsrecht beschränkt, gleichsam ein kleines Parlament. Unter allen Umständen müsse man aber auch bei Annahme der Vorlage den Handelskammern und landwirthschaftlichen Vereinen das Wahlrecht direct übertragen und nicht den Provinzialausschüssen, die namentlich im Westen ganz ungeeignete Organe seien. Von anderer Seite machte man geltend, dass die Commission gegenüber dem formellen Beschluss des Hauses nicht das Recht habe, den Gesetzentwurf abzulehnen. Er gehöre zu den constitutionellen Garantien, deren Annahme für eine Anzahl Mitglieder das Motiv gewesen sei, der Verstaatlichung überhaupt zuzustimmen. Es sei mithin ein nobile officium, nicht weniger parlamentarisch zu sein, wie die Staatsregierung selbst, und es sei nicht zu verkennen, dass man mit gebundener Route marschire. Einer Durchberathung erklärten auch die dem Entwurf abgeneigten Mitglieder sich nicht entziehen zu wollen, indem sie sich allerdings vorbehielten, am Schluss gegen das Ganze zu stimmen. Bei der darauf folgenden Specialberathung wurde der § 1 unverändert, und § 2 mit einem das erste Alinea abändernden Amendement angenommen, wonach die Errichtung von Bezirkseisenbahnräthen ein für alle Mal angeordnet wird und nicht bei jedem zukünftigen Verstaatlichungsgesetz erneuert zu werden braucht. Die Commission genehmigte die Festsetzungen in § 2, dass Bezirkseisenbahnräthe errichtet werden sollen bei den Königlichen Eisenbahndirectionen zu Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a. M. und Köln, und dass der Bezirkseisenbahnrath zu Köln für die Bezirke der Königlichen Directionen der rechtsrheinischen und der linksrheinischen Eisenbahnen fungiren soll; dagegen hat die Commission den § 10, welcher die Bestimmungen über den Landeseisenbahnrath und die Zusammensetzung desselben festsetzt, gestrichen. Die Bestimmungen der §§ 3 bis 9, bezüglich Zusammensetzung und Wahl der Bezirkseisenbahnräthe, Zulassung ausserpreussischer Theilnehmer zu demselben, Ausschüsse der Bezirkseisenbahnräthe, Zuständigkeit, Zusammenberufung derselben, Zuziehung anderer Eisenbahnverwaltungen und Staatsbehörden zu den Sitzungen dieser Körperschaften und Vorerhebungen, welche die Bezirkseisenbahnräthe anzustellen befugt sind, wurden ohne wesentliche Aenderungen angenommen, da die Staatsregierung in der gegenwärtigen Vorlage alle diejenigen Aenderungen aufgenommen hatte, welche in der Commission der vorjährigen Session für wünschenswerth erachtet wurden. Die Ablehnung des Landeseisenbahnrathes hat gewissermassen überrascht, doch hofft man, in der zweiten Lesung noch eine Wiederherstellung desselben, wenn auch mit nicht unerheblichen Aenderungen in der Vorlage, bewirken zu können.

Die Berathung des Eisenbahnetats in der Commission wurde in voriger Woche in Bezug auf das Ordinarium beendigt und dabei von jeder Erhöhung der zur Erneuerung und Erhaltung der Betriebsmittel und der Bahnkörper von der Regierung in den Etat aufgenommenen Positionen Abstand genommen; ein hierauf abzielender Antrag wurde abgelehnt. Die Commission erkannte an, dass die Grundsätze, nach denen die Staatsregierung bei der Berechnung und Normirung der Etatssummen verfahren, richtig seien, dass seither aus Betriebsfonds mehr angeschafft sei, als ausrangirt bezw. verschlissen, dass die Etatssummen auch für das nächste Jahr ausreichten, um das rollende Material auf dem Status des 1. April 1881 zu erhalten, und dass es gerechtfertigt sei, bei den Staatsbahnen anders als bei den Privatbahnen, bei denen ein Erneuerungsfonds gebildet werden muss, zu verfahren. Die dann folgende Berathung des Extraordinariums gab zu keinen besonderen Beschlüssen Veranlassung; die in dasselbe aufgenommenen Positionen fanden allgemeine Billigung. Eine Discussion entspann sich nur bei der für den Umbau des Bahnhofes in Halle a. d. S. geforderten Summe, indem budgetmässige Bedenken dagegen geltend gemacht wurden, dass die Regierung hier eine erste Rate fordere, ohne in der Lage zu sein, einen vollständigen Plan für den beabsichtigten grösseren Umbau des Bahnhofes Halle vorzulegen, für den anderweit schon 1 500 000 *M.* zur Disposition gestellt seien. Allein man setzte sich einstimmig über diese formalen Bedenken weg, da man allgemein anerkannte, dass der Umbau des Bahnhofes Halle unter keinen Umständen aufgeschoben werden könne und begnügte sich damit, die geforderte Summe im Etat als erste Zusatzquote zu bezeichnen. Der in den Etat aufgenommene Dispositionsfonds von 900 000 *M.* zur Bestreitung ausserordentlicher unvorhergesehener Ausgaben wurde im Verhältniss zu der grossen Ausdehnung des Staats-Eisenbahnnetzes als gering erachtet, allein nicht weiter bemängelt, und zum Schluss der ganzen Etatsberathung constatirt, dass die Commission keinerlei Aenderungen an den auf den Etat gebrachten Zahlen beschlossen habe, dass aber nach Perfectwerden der Gesetzesvorlage über die Verstaatlichung von Bahnen ein Nachtragsetat aufgestellt werden müsse, um die Aenderungen, welche danach nothwendig werden, zum Ausdruck zu bringen. Hierauf ging die Commission über zur Fortsetzung der Berathung des Gesetzentwurfes über die Erweiterung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, und genehmigte die von der Regierung zur Anlage des zweiten Geleises und dadurch bedingter Ergänzungen und Veränderungen einiger Bahnhöfe geforderten Summen. In der bezüglichen Discussion kamen keinerlei bedeutungsvolle Fragen zur Sprache. Ebenso wurden die für den Umbau der Bahnhöfe Duisburg, Trier und Bonn geforderten Summen bewilligt, da die Nothwendigkeit dieser Bauten als bald vorzunehmen erkannt werden musste. Die Berathung über die Bahnhofsbauten zu Düsseldorf und Köln wurde bis zur nächsten Sitzung, um dieselbe dann mit frischen Kräften zu führen, ausgesetzt, und die für den Neubau und die Erweiterung des Bahnhofes Koblenz geforderte Summe von 7 000 000 *M.* abgesetzt, weil man sich von der Dringlichkeit dieser Bauten nicht überzeugen konnte und namentlich die Verwendung von 1 Million Mark lediglich zur Herstellung einer Unterführung für den Bahnhofszugangsweg für nicht zweckentsprechend erachtete. Bei der Berathung über die „für die Erweiterung, Umgestaltung, bessere Verbindung der Gruben- und Hüttenanschlüsse, sowie der Bahnhöfe im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirke" geforderten 4 Millionen Mark erkannte man allgemein an, dass die Königl. Regierung nothgedrungen, wenn sie in dem genannten Industrie-Bezirke aus dem Eisenbahnnetze, welches in Folge der masslosen Concurrenzbauten zu einem unentwirrbaren Knäuel geworden, ein einheitliches Ganze formiren wolle, die beabsichtigten Bauten ausführen müsse, sah in einem Aufschub dieser Arbeiten eine grosse Schädigung der Industrie und des Verkehrs und setzt sich mit Rücksicht hierauf über die constitutionellen Bedenken weg, welche darin gefunden wurden, dass für die Pläne der Regierung noch kein vollständig durchgearbeitetes Project vorgelegt werden könne, und bewilligte der Regierung an Stelle der verlangten 4 Millionen Mark, welche im Laufe mehrerer Jahre verbaut und über deren Verwendung dem Landtage bei jedesmaliger Etatsvorlage Rechenschaft gegeben werden sollte, für das nächste Jahr 3 Millionen Mark.

Die Budget-Commission beschäftigte sich, nachdem sich gegen die Forderung von 3 000 000 *M.* für Erweiterung und bessere Ausrüstung der vorhandenen Reparatur-Werkstätten und Locomotivschuppen nichts zu erinnern gefunden hatte, ausschliesslich mit der Umgestaltung der Bahnhofsanlage zu Düsseldorf, für welche die Staatsregierung 14 000 000 *M.* fordert.

Die Verhältnisse in Düsseldorf liegen dadurch sehr verwickelt, dass dorthin nach und nach mehrere Eisenbahn-Gesellschaften bauten und der anfangs allein für die Düsseldorf-Elberfelder Bahn gebaute Bahnhof als Mittelpunkt für den Bahnverkehr beibehalten, bezw. erweitert wurde. Der Bahnhof ist für die Köln-Mindener Eisenbahn Kopfstation; letztere Bahn benutzt zweimal die Bergisch-Märkische Bahn im Niveau und hat sehr lästige Niveau-Uebergänge über die frequentesten Strassen. Eine

Aenderung ist dringend nothwendig. Sie soll dadurch herbeigeführt werden, dass ein ganz neuer Bahnhof angelegt wird.

Nach sehr eingehendem, klaren Vortrage des Referenten Büchtemann schloss sich die Commission dem Antrage desselben an, den Plan, wie er vorgelegt, zu acceptiren.

Die Eisenbahndebatten der Budgetcommission betrafen in voriger Woche wesentlich Angelegenheiten der Eisenbahnbeamten: In der Sitzung am 6. d. M. wurde der in der vorigen Sitzung schon gestellte und weitläufig discutirte Antrag: „die Regierung aufzufordern, die für den höheren technischen Dienst dauernd erforderlichen Baubeamten als etatsmässige Beamte anzustellen" — abgelehnt, da die Regierung sich bereit erklärt hat, eine Zusammenstellung der diätarisch bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Beamten fertigen zu lassen und im kommenden Jahre vorzulegen, und man doch ohne solche Uebersicht ein so einschneidendes Verlangen nicht stellen wollte. In der hierauf folgenden Berathung der Petitionen der Zugführer um Erhöhung des Wohnungsgeld-Zuschusses, der Wagenmeister um Erhöhung des Gehaltes und anderweite Anrechnung der im Fahrdienst zugebrachten Zeit bei der Pensionirung, der Packmeister um Aufbesserung des Gehaltes und Gleichstellung mit den Bodenmeistern, und endlich der Eisenbahnzeichner um Gehalts- und Rangerhöhung beschloss die Commission, über die vorliegenden Petitionen der obengenannten Beamten Uebergang zur Tagesordnung zu empfehlen und nur die der Zugführer und Packmeister, bei denen man aussergewöhnliche Verhältnisse als vorhanden annahm, zur Berücksichtigung zu überweisen.

Die Vorschriften über die Beförderung von Sprengmaterial beschäftigten den Bundesrath in seiner letzten Sitzung. Die vom Bundesrath unterm 5. Juli 1881 veröffentlichte Abänderung und Ergänzung des § 48 und der Anlage D. des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthält bekanntlich in der Anlage D. unter den Nummern I und III Vorschriften über die Beförderung von sprengkräftigen Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und elektrische Minenzünder. Gegen diese Vorschriften sind bald nach ihrem mit dem 1. August v. J. erfolgten Inkrafttreten aus dem Kreise der betheiligten Industrie lebhafte Beschwerden erhoben und Anträge auf Abänderung gestellt worden. Die von neuem zu einer gutachtlichen Aeusserung über die Frage veranlasste Königlich Preussische technische Deputation für Gewerbe erklärte die erhobenen Beschwerden zwar im wesentlichen für begründet, bezeichnete es aber bei der grossen Wichtigkeit der Sache als dringend wünschenswerth, dass vor Abgabe specieller Vorschläge eine Erörterung der einschlägigen Momente unter Zuziehung von Zündhütchenfabrikanten, welche bei früheren Enquêten nicht vertreten gewesen waren, stattfinde. Das Reichs-Eisenbahnamt ist diesem von dem Preussischen Minister für Handel und Gewerbe unterstützten Verlangen nachgekommen. Die Conferenz hat am 20. December v. J. stattgefunden, und es haben an derselben ausser fünf Vertretern des betroffenen Industriezweiges auch Commissare des Kriegsministers, sowie der Minister der öffentlichen Arbeiten, des Innern und für Handel und Gewerbe theilgenommen. Auf Grund der stattgehabten Erörterungen ist im Reichs-Eisenbahnamt ein Entwurf, betreffend Abänderung und Ergänzung der Anlage D. zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, aufgestellt, welcher durchweg dem seitens der Königlich Preussischen technischen Deputation für Gewerbe abgegebenen Schlussgutachten entspricht und jetzt dem Bundesrath zur Beschlussfassung vorgelegt ist. Die Abänderungsvorschläge des Entwurfs entsprechen möglichst den Ergebnissen der Conferenz. Den aus dem Protocoll der Conferenz ersichtlichen weitergehenden Wünschen der Fabrikanten stattzugeben, kann seitens des Reichs-Eisenbahnamts nicht befürwortet werden. Die Bestimmungen des Einführungstermins der Abänderungen ist in dem Entwurf offen gehalten. Vorläufig hat der Bundesrath die Bestimmungen in seiner letzten Sitzung zur Ausschussberathung überwiesen.

Die nach den Beschlüssen der Generalconferenz neu redigirten allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification für den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif werden am 15. d. Mts. allgemein zur Einführung gelangen, mit der Einschränkung jedoch, dass diejenigen Vorschriften, welche für das Publikum ungünstiger sind, als bisher, in Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen, nach welchen Tariferhöhungen und Beschränkungen mindestens 6 Wochen vor ihrer Einführung öffentlich bekannt gemacht werden müssen, erst am 1. Mai d. J. in Kraft treten. Durch die neuen Bestimmungen gelangen namentlich zahlreiche wichtige Aenderungen in der Classification der den Specialtarifen angehörigen Artikel zur Durchführung, ausserdem haben die speciellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel mancherlei Abänderungen erfahren. Unter die als sperrig zu behandelnden Güter sind leere Thonballons, verpackt, hohle Pappwaaren, Putzmacherwaaren, Putzfedern und künstliche Blumen aller Art (ausgenommen bei Verpackung in Kisten von mindestens 150 kg pro Cubikmeter) Alpha und Espartogras neu aufgenommen. Bezüglich der Frachtberechnung für Wolle ist an Stelle der bisherigen die folgende Bestimmung angenommen: „Wolle, gewaschene, unterliegt dem Sperrigkeitszuschlage nur dann nicht, wenn die Aufgabe in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht oder wenn sie in rechtwinkligen Ballen erfolgt Wollabfälle werden bezüglich der Sperrigkeit dem Artikel „Wolle" gleichgeachtet." Neu ist ferner eine sehr günstige Bestimmung über die Beförderung frischer Seefische und lebender Fische in Kübeln und Fässern, welche als Frachtgut zu den einfachen Frachtsätzen mit den Personenzügen, bei Aufgabe als Eilgut mit den Courier- und Schnellzügen befördert werden sollen. Zum Abschnitt „Auf- und Abladen der Güter" ist declarirt, dass beim Auf- und Abladen solcher Güter, bei denen reglementsmässig diese Arbeit den Versendern resp. Empfängern obliegt, durch Beauftragte der Eisenbahnverwaltung die letztere von der in § 63 des Betriebsreglements ausgesprochenen Haftpflicht ausgeschlossen bleibt. Unter diejenigen Güter, welche die Eisenbahnverwaltungen in offenen Wagen zu befördern berechtigt sind, die aber beim Vorhandensein disponibler Wagen ohne Frachterhöhung bedeckt befördert werden, sind Kalk, gebrannter, Knochenschrot, Knochenschwarz, Knochenkohlenabfall, Kohl und Kraut, soweit zum Specialtarif II gehörig und Speisezwiebeln, Samen und Sämereien und Tripolith aufgenommen. Die neuen Bestimmungen sind zum Preise von 0,25 *M.* bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu haben.

Die Transportmittel-Frage ist Gegenstand einer Eisenbahnconferenz, welche am 14. d. Mts. in Köln über Massnahmen berathen soll, wie der Wiederkehr des im vorigen Herbst im Westen stattgehabten Wagenmangels zu begegnen sei.

Zur Concurrenz der Belgisch-Holländischen Häfen im Verkehre mit Westfalen liegt, den Artikel Getreide anlangend, die Circularofferte eines Dortmunder Geschäftshauses vom 17. v. M. vor, wonach sich dasselbe anheischig macht, den Transport von Getreide per Eisenbahn nach Dortmund ab Rotterdam und Amsterdam zu 80 *ℳ* pro 100 kg, nach Antwerpen zu 85 *ℳ* zu besorgen; für die Spedition aus dem Dampfer bis auf den Waggon sind besondere Sätze ausgeworfen. Die Offerte weist hin auf die ungünstigen Wasserstandsverhältnisse des Rheins und den damit an Bedeutung gewinnenden Bezug vermittelst der Eisenbahn. Die der Offerte zu Grunde gelegten Eisenbahnfrachten setzen laut des Circularschreibens voraus den festen Abschluss eines jährlichen Quantums von mindestens 300 000 Centner seitens des betreffenden Geschäftshauses. Bei Auflieferung eines Quantums von 500 000 Centner pro Jahr sollen sich die angeführten Sätze noch um 5 bis 6 *ℳ* pro 100 kg ermässigen. Welche Tragweite haben diese Uebernahmefrachten, welche analog auch für andere Westfälische Stationen, als Dortmund, zur Tracht kommen, für das Bremische Getreidegeschäft? Nach den officiellen Tarifen beträgt die Fracht für Getreide bei Auflieferung von 10 000 kg pro Waggon und Frachtbrief für 100 kg nach Dortmund ab Bremerhaven (Geestemünde) 1,11 *M.*, ab Amsterdam 1,08 *M.*, ab Rotterdam 1,23 *M.*, ab Antwerpen 1,32 *M.* Es ist mithin, wenn die Rheinstrasse unpracticabel ist, Bremerhaven (Geestemünde) voll in der Lage, die Concurrenz gegen die Belgisch-Holländischen Häfen aufzunehmen. Die Eingangs mitgetheilten Uebernahmesätze von 80 und 85 *ℳ* verändern die Sachlage natürlich vollständig. Bei der Bedeutung gerade des Westfälischen Absatzgebietes für den Bremischen Markt weiss man sich hier keine Erklärung zu geben, wie für die Belgisch-Holländischen Routen derartige Vergünstigungen gewährt werden können. Wie wir erfahren, haben die diesseitigen Interessenten bereits Schritte gethan, eine Abstellung dieses Beschwerdepunktes zu erwirken.

Beschwerden wider Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichs-Eisenbahnamt in der Zeit vom 1. October bis Ende December 1881 im Ganzen 71 aus dem Publikum eingelaufen. Von diesen beziehen sich 13 auf den Personenverkehr, 47 auf den Güterverkehr und 11 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 2, als unbegründet zurückgewiesen 12, auf den Rechtsweg verwiesen 1, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 11; die übrigen 45 wurden zum grössten Theile mit Rücksicht auf die darin behandelten Gegenstände zur directen Erledigung an die zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 19 Eisenbahnverwaltungen.

Aus England.

Bei der vor kurzer Zeit abgehaltenen Versammlung der South-Eastern Eisenbahngesellschaft wurde auch des Tunnels nach Frankreich unter dem Canal Erwähnung gethan. Die Durchführung des Englischen Theiles desselben liegt bekanntlich in den Händen einiger grossen Actionäre dieser Eisenbahngesellschaft, welche eine Versuchsgesellschaft gegründet haben, die mit einer ähnlichen in Frankreich bestehenden zusammenarbeitet. Das Capital für dieselbe ist vollständig gezeichnet und soll nun ein Versuchstunnel sowohl von England als von Frankreich aus bis in die Mitte getrieben werden. Die Landverbindung und der Betrieb soll später in die Hände der South-Eastern Gesellschaft gelegt werden. — Geradezu überraschend ist aber die fast gänzliche Einstimmigkeit, mit der fast sämmtliche Blätter jeder

politischen und nationalöconomischen Färbung sich jetzt gegen die Ausführung des Canaltunnels aussprechen. Bekannte Englische Generale haben zuerst das Alarmsignal gegeben und beinahe das ganze Volk scheint abgeneigt, den grossen Vortheil der absoluten insulären Lage Englands aufzugeben aus Furcht vor Erleichterung Französischer Invasion.

Viel Interesse erregt in technischen Kreisen der nunmehr in zweiter Instanz entschiedene Process der Firma Crosley gegen die Firma Linford. Die Herren Crosley sind die exclusiven Concessionäre der bekannten besten bisher erfundenen Otto'schen Gasmaschine (Deutzer Gasmotoren-Fabrik). Die Firma Linford hatte Maschinen gebaut, welche seitens Crosley als Beeinträchtigung der Otto'schen Patente erklärt wurden. In erster Instanz verloren Crosley's ihren Process, gewannen ihn jedoch in zweiter; die Sache wird nun noch an die höchste Instanz, das House of Lords, gehen. Eine ganze Anzahl von Fabrikanten anderer Gasmaschinen scheinen sich zusammengethan zu haben, um Linford in der letzten Instanz zu unterstützen.

Aus Italien.

Courierzug Turin-Rom. Wie der „Mon. d. Str. f." mittheilt, haben die Verwaltungen der Französischen Nord- und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Einverständniss mit den betreffenden Englischen Eisenbahnverwaltungen der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen Vorschläge wegen Einrichtung eines directen Courierzuges von Calais nach Rom gemacht. Bei diesem Zuge soll den Passagieren in Paris der Uebergang von einem Bahnhofe zum andern durch die Stadt dadurch erspart werden, dass der Zug über die Gürtelbahn geleitet wird. Der Zug soll nur aus Luxus- und I. Classe-Wagen zusammengesetzt werden; die Abreise von London würde gegen 7 Uhr Vormittags stattfinden, die Ankunft in Turin gegen 1½ Uhr Nachmittags des folgenden Tages und in Rom gegen 8 Uhr Morgens des nächstfolgenden Tages, so dass im Ganzen die Reise von London bis Rom nur 48 Stunden erfordern würde. Es wird die Einrichtung dieses Zuges als sehr wünschenswerth nicht nur im Interesse des Personen-, sondern ganz besonders in dem des Postverkehrs bezeichnet.

Eisenbahnconcessionen. Durch Königliches Decret vom 12. Februar cr. wurde der Vertrag genehmigt, durch welchen der Provinz Como die Concession zum Bau und Betrieb zweier Eisenbahnlinien übertragen wird, nämlich einer Linie von Como nach Varese und Laveno und einer Linie von Malnate nach Saronno. Beide Linien, deren Bau und Ausrüstung nach dem als No. 2 bezeichneten Typus der Secundärbahnen erfolgen wird, sollen binnen 7 Jahren vollendet sein. Die Kosten der ersten Linie sind einschliesslich des Betriebsmaterials auf 11 405 800 Lire veranschlagt, wozu der Staat einen Zuschuss von 8 070 980 Lire gewährt. Für die zweite Linie wird kein Staatszuschuss gewährt.

Die Dampf-Tramwaylinie Brescia-Gardone wurde am 19. Februar cr. in feierlicher Weise eröffnet.

Attentate. Eine regelmässig wiederkehrende Notiz im „Mon. d. Str. f." theilt die in jedem Vierteljahre gegen die Sicherheit des Betriebes auf den Oberitalienischen Eisenbahnen begangenen Frevel mit. Nach dieser Mittheilung sind im letzten Quartal v. Js. 30 derartige Attentate begangen worden, bestehend grösstentheils darin, dass Holz oder Steine auf die Schienen gelegt oder Steine gegen fahrende Züge geschleudert wurden. Es ist durch diese Frevel ausser dem Bruch einiger Glasscheiben die Verwundung eines Maschinisten und einer Dame verursacht worden.

Zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Der Handelskammer zu Hamburg ist Gelegenheit gegeben worden, ihr Gutachten abzugeben über den revidirten Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, wie solcher aus den in Bern vom 21. September bis 10. October v. J. gepflogenen Verhandlungen hervorgegangen ist. Die Handelskammer kann das Zustandekommen eines solchen Uebereinkommens als einen grossen Fortschritt auf dem Gebiete des internationalen Verkehrswesens nur freudig begrüssen. Von ganz besonderer Bedeutung erscheint ihr die neue Bestimmung betreffs des Dispositionsrechts des Absenders über das rollende Gut. Danach soll der Absender nur so lange über dasselbe frei verfügen können, als er im Besitz des im internationalen Eisenbahnverkehr obligatorisch einzuführenden Frachtbriefduplicats sich befindet. Durch diese Bestimmung erwächst für den Empfänger bezw. Adressaten des Guts eine grössere Sicherheit bei zu gewährenden Vorschüssen etc.

Aus Spanien.

Die Spanischen Eisenbahnen. Nach dem im vorigen Monate zum ersten Male veröffentlichten Berichte der Spanischen General-direction der öffentlichen Arbeiten ist nachstehend der Stand des Eisenbahnbaues in Spanien am 1. Januar 1882 angegeben.

	Eisenbahnen für allgemeinen Verkehr	Eisenbahnen für Local-Verkehr	Tramways ausserhalb der Städte	Zusammen
	km	km	km	km
Im Betriebe sind	7 318	421	55	7 794
Im Bau sind	1 371	566	160	2 097
Die Projecte sind genehmigt für	1 390	222	—	1 612
Zusammen	10 079	1 209	215	11 503

In 1881 wurden 9 Linien, repräsentirend 381 km neuer Bahnen, dem öffentlichen Verkehr übergeben, darunter 88 km, welche bereits im Jahre 1880 für Güterverkehr eröffnet waren.

Die erste Spanische Eisenbahnlinie war die von Barcelona nach Mataro. Dieselbe wurde im Jahre 1847 eröffnet.

Im Durchschnitt wurden in den Jahren 1848—1882 jährlich 227,6 km eröffnet, während der rührigsten Baujahre 1859—1866, in denen im Ganzen 4 926 km in Betrieb gesetzt wurden, im Durchschnitt 537 km jährlich.

Das Spanische Eisenbahnnetz vertheilt sich wie folgt:

Hauptbahnen:	
Netz der Nordbahn	1 311 km
„ „ Nordostbahn mit Zweigbahnen	1 634 „
„ „ Ostbahn „ „	1 171 „
„ „ Südbahn „ „	1 564 „
„ „ Westbahn „ „	641 „
„ „ Nordwestbahn „ „	692 „
„ „ Bahnen der Balearischen Inseln	76 „
„ „ nicht classificirten Bahnen	229 „
Summa	7 318 km
Localbahnen:	
Classificirte Bahnen	304 km
Nicht classificirte Bahnen	117 „
Tramways	55 „
Summa	476 km
Totalsumme	7 794 km

Die Eisenbahnländereien in den Vereinigten Staaten.

Eine Folge der starken Einwanderung und des damit verbundenen steigenden Bedarfs an Land muss man in der Agitation erblicken, welche während der letzten Zeit in den Vereinigten Staaten Nordamerikas gegen diejenigen Eisenbahngesellschaften ins Leben gerufen worden ist, die grosse Ländercomplexe entlang ihrer Linien besitzen und damit natürlich einen starken Druck auf die Preisverhältnisse derartiger Ländercomplexe ausüben können.

Die von den Eisenbahnen in Besitz genommenen Landstriche sind natürlich im Verhältniss zu den weiter in das Inland hinein liegenden günstiger gelegen und die Eisenbahnen ziehen durch vortheilhafte Verkäufe grossen Nutzen aus denselben. Um der Speculation, welche sich auf diesem Gebiet in letzterer Zeit entwickelt hat, vorzubeugen, sind verschiedene Gesetzentwürfe in Aussicht genommen worden. So sind kürzlich im Repräsentantenhause zu Washington Resolutionen eingebracht worden, welche darauf hinausgehen, das von den Eisenbahngesellschaften besessene Land mit einem Schlage wieder zum Eigenthum der Vereinigten Staaten-Regierung zu machen, um es alsdann den Einwanderern billig abgeben zu können.

Um einen Ueberblick von der ungeheuren Quadratfläche zu geben, welche sich in den Händen der Eisenbahngesellschaften befindet, mag hier eine Tabelle folgen, in welcher die Namen der Eisenbahngesellschaften und die Grösse ihrer Territorien angegeben ist:

Gulf and Ship Island Railroad	652 800,00 Acres
Alabama and Florida	419 520,00 „
Coosa and Tennessee	132 480,00 „
Mobile and Girard	840 880,00 „
Coosa and Chattanooga	150 000,00 „
Alabama and Chattanooga, früher Northeast and Southwest Alabama and Wills Valley Railroad	897 920,00 „
Pensacola and Georgia	1 568 729,87 „
Florida, Atlantic and Gulf Central	183 153,99 „
North Louisiana and Texas, früher Vicksburg, Shreveport and Texas Railroad	610 880,00 „
New Orleans, Baton Rouge and Vicksburg	3 800 000,00 „
St. Louis an Iron Mountain	640 000,00 „
Little Rock an Fort Smith	1 009 296,34 „
Detroit and Milwaukee	355 420,00 „
Houghton and Ontonagon, früher Marquette and Ontonagon	552 515,24 „
North Wisconsin, früher St. Croix and Lake Superior (mit Abzweigung nach Bayfield)	1 408 455,69 „

Wisconsin Central, früher Portage, Winnebargo and Superior	1 800 000,00 Acres
St. Paul and Pacific, St. Vincent extension	2 000 000,00 „
St. Paul and Pacific, Brainerd branch	1 475 000,00 „
Hastings and Dakota	550 000,00 „
Oregon Central	1 200 000,00 „
Texas Pacific	18 000 000,00 „
Atlantic and Pacific	42 000 000,00 „
Northern Pacific	47 000 000,00 „
zusammen	127 247 051,13 Acres

Dies ergiebt nach Deutschem Masse etwa 51 000 000 ha = 510 000 qkm Bodenfläche, ein Besitzthum, um welches noch manch hartnäckiger Strauss gefochten werden wird, ehe es dem Staate wieder anheimfällt.

Haftpflicht.

v. O. § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 **macht die Bahn für allen bei dem Betriebe auch dritten Personen und deren Sachen verursachten Schaden ersatzpflichtig, namentlich auch für die Beschädigungen, welche Kohle oder Asche der Locomotive während der Fahrt anrichten.** — Der klägerische Erblasser hat im Jahre 1871 auf seinem zu Vorbeck gelegenen Grundstücke ein Wohnhaus mit Stallung errichtet; später 1872, hat die Beklagte eine Anschlussbahn nach der Zeche „König Wilhelm“ angelegt, welche in einer Entfernung von nur 7½ m an dem Hause vorbeiführt. Durch den Betrieb der Eisenbahn wurde das Haus beschädigt und die Wäsche, welche auf der in der Nähe des Hauses befindlichen Bleiche ausgelegt, mit Kohlenasche bedeckt und dadurch verdorben oder müsse doch häufig von Neuem gewaschen werden. Im gegenwärtigen Verfahren handelt es sich nur noch um die Entschädigung wegen der Bleiche. Das Landgericht hatte die Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht dagegen zuerst auf Beweis erkannt und mit Urtheil vom 9. Februar 1881 die Beklagte zur Bezahlung von 900 ℳ nebst Anhang verurtheilt. Unter diesen 900 ℳ sind 604 ℳ für Beschädigung der Bleiche und hiergegen ist der Cassationsrecurs eingelegt worden. Aus den Entscheidungsgründen: „In Erwägung, dass § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 durch die angegriffenen Entscheidungen nicht verletzt ist, dass nämlich schon dessen unzweideutiger Wortlaut die Auslegung rechtfertigt, dass die Eisenbahnen für allen bei der Beförderung auf der Bahn d. h. beim Betriebe, und zwar nicht nur den beförderten Personen und Sachen, sondern auch dritten Personen und deren Sachen angerichteten Schaden zu haften haben; — dass, wenn auch bei Entscheidung der Frage, ob eine Beschädigung beim Betriebe verursacht worden sei, die Rücksichtnahme auf die dem Eisenbahngewerbe eigenthümliche Gefährlichkeit nicht ausgeschlossen ist, es im gegebenen Falle nicht ankommen kann, wo es sich um Beschädigung durch Kohlen und Asche der Locomotiven während der Fahrt handelt, also der Betrieb und der Zusammenhang der Beschädigung mit demselben feststeht; — dass umsoweniger Grund zu einer einschränkenden Auslegung des § 25 a. a. O. besteht, als auch die Vorschriften des Preuss. Allg. Landrechts bei richtiger Auslegung die Ersatzpflicht der Cassationsklägerin begründen, da hiernach — § 94 Einleit. und § 36, I. 6 — nur der den Gesetzen gemässe (innerhalb der gesetzlichen Schranken geübte) Gebrauch des Eigenthums gestattet ist, durch welchen keine wohlerworbenen Rechte verletzt werden (§ 26, I. 8), wogegen die Cassationsklägerin durch die in Frage stehende Benutzung ihres Eigenthums in den Rechtskreis der Cassationsbeklagten hinübergreift und dadurch Schaden verursacht“. (Erk. d. II. Civilsen. des Reichsger. v. 9. Decbr. 1881 in Sachen der Rheinisch. Eisenbahn, vertreten durch die Eisenbahndirection in Köln, Cassationskläg. wider die Th.'schen Erben zu Borbeck, Cassationsbeklagte; Braun u. Blum Annal. Bd. V. S. 215 f.)

Die elektrische Beleuchtung der Eisenbahn-Postwagen.

Wie die „Deutsche Verkehrszeitung“ vor Kurzem mittheilte, hat man sich in Kreisen Deutscher Reichspostverwaltungen bereits mit Förderung und Weiterentwickelung des elektrischen Beleuchtungswesens beschäftigt, um dahin zu gelangen, die Bahnpostwagen mit elektrischer Beleuchtung zu versehen. Die gute Beleuchtung der Bureauräume ist mit Rücksicht darauf, dass die Sehkraft des in denselben zu jeder Tages- und Nachtzeit thätigen Postpersonals durch das während der Fahrt zu bewirkende Lesen und Entziffern einer grossen Anzahl, theilweise mit sehr schlechten Schriftzügen versehener Adressen erheblich angestrengt wird, schon seit langer Zeit Gegenstand bleibender Fürsorge der Postverwaltung. Die früher gebräuchlichen Deckenlampen mit Rübölspeisung haben besonders während der letzten 6 Jahre eine Reihe von Verbesserungen erfahren. Von der Verwendung des Petroleums für die Zwecke der Beleuchtung der Bahnpostwagen hat abgesehen werden müssen, weil dasselbe ebenso wie die übrigen Mineralöle, eisenbahnseitig für betriebsgefährlich erachtet wird. Eine fernere wichtige Verbesserung in der Erleuchtung der Eisenbahnfahrzeuge ist in den letzten Jahren durch die allgemeinere Einführung der Gasbeleuchtung nach dem System Pintsch erzielt worden. Diese Beleuchtungseinrichtung entspricht, sofern das erforderliche Fettgas in guter Qualität hergestellt wird, auch hinsichtlich der Bahnpostwagen allen billigen Anforderungen. In Folge dessen ist die Postverwaltung überall da, wo durch Einführung dieses Beleuchtungssystems und Herstellung von Fettgasanstalten Gelegenheit zum Bezug von Fettgas geboten wurde, zur Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Bahnpostwagen geschritten. Gleichwohl hat bis jetzt nur etwa der dritte Theil aller Bahnpostwagen Gasbeleuchtungseinrichtung erhalten können.

Hinsichtlich der übrigen Bahnpostwagen wird jedoch nunmehr das elektrische Glühlicht die erwünschte Gelegenheit zur Herstellung eines besseren, voraussichtlich auch die Gasbeleuchtungseinrichtung überflügelnden Lichtes bieten. Die ersten practischen Versuche mit der elektrischen Erleuchtung von Bahnpostwagen sind, wie wir hören, bereits in Aussicht genommen. Die Ausführung derselben dürfte indess noch so lange ausgesetzt bleiben müssen, bis die Pariser Gesellschaft „Force et Lumière“, welche die Verwerthung der hier wesentlich in Betracht kommenden Faure'schen Erfindung der elektrischen Kraftaufstapelung übernommen hat, den nachgesuchten Patentschutz für die Accumulatoren auch in Deutschland erlangt haben wird. In Frankreich sowie in England sind die Faure'schen Accumulatoren bereits patentirt.

Literatur.

Mittheilungen über Localbahnen, insbesondere Schmalspurbahnen. Unter Mitwirkung in- und ausländischer Fachgenossen herausgegeben von W. Hostmann, Grossherzogl. Sächs. Baurath, und Richard Koch, Eisenbahn-Maschineningenieur. Erstes Heft. Mit 4 lithographirten Tafeln und 13 Textfiguren. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1882.

Aufklärend in den Anschauungen über die viel erörterte „Localbahnfrage“ zu wirken und dadurch das Interesse für diese Frage in möglichst weiten Kreisen zu fördern, ist das Ziel, welches die Verfasser mit der vorliegenden Publikation verfolgen. Dieselbe soll fortgesetzt werden und zwar ist beabsichtigt, jährlich etwa 2 Hefte herauszugeben. Die Verfasser wollen alle allgemein gehaltenen Discussionen, wie alle umständlichen, den Nichtfachmännern meist unverständlichen oder dieselben zu falschen Urtheilen verleitenden Rechnungen nach Möglichkeit vermeiden; in der Hauptsache sollen vielmehr nur Mittheilungen gebracht werden über ausgeführte Localbahnen und diese Mittheilungen sollen sich nicht auf die blosse Aufzeichnung der Bau- und Betriebsresultate beschränken, sondern es sollen auch die Bedingungen geschildert werden, unter denen diese Bahnen ins Leben getreten sind und die finanziellen Erfolge, sowie der Nutzen, welchen die betreffenden Bahnen den von ihnen durchschnittenen Landestheilen gebracht haben, klargelegt werden. Ganz besonders diese letztbezeichnete Absicht, den indirecten Gewinn, welchen eine zweckmässig angelegte Eisenbahn einer Gegend bringt, klarzulegen und hervorzuheben, scheint uns von hervorragendster Wichtigkeit und geeignet, ein immer lebhafteres Interesse für den Bau neuer Localbahnen hervorzurufen. Es wird bei der Aufstellung von Projecten neuer Bahnanlagen nach unserer Meinung immer noch zu sehr der aus dem Unternehmen an sich resultirende Gewinn in den Vordergrund gestellt, der meist weit grössere indirecte Gewinn für die betreffende Gegend aber unterschätzt. Diese mangelnde Erkenntniss des wahren Werthes einer Bahnanlage und der hierauf basirende Widerwillen der Localinteressenten, augenblickliche Opfer auf sich zu nehmen und auf die Erstattung derselben durch die in Folge der durch die Bahnanlage hervorgerufenen allgemeine Steigerung der Prosperität zu warten, verschuldet jedenfalls mehr an dem langsamen Fortgang des Localbahnbaues in Deutschland, als die nach Meinung der Verfasser mehr hemmende als fördernde Thätigkeit der Regierungen.

Das vorliegende erste Heft enthält nachstehende Abhandlungen:

1. Eine kurze allgemeine Uebersicht über den Stand des Localbahnbaues in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz u. s. w. Von Hostmann.
2. Notizen über bestehende und im Jahre 1881 eröffnete Localbahnen. Von R. Koch.
3. Mittheilungen über Schmalspurbahnen für Personen- und Güterverkehr in Nord-Wales, mit specieller Beschreibung der Festiniogbahn. Von R. Koch.
4. Die Schmalspur-Bahnanlagen des der K. K. privilegirten Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft gehörigen Eisenwerkes Reschitza (Ungarn). Von Hostmann.
5. Ueber Umladevorrichtungen. Reisebericht von R. Koch.

Ausserdem enthält die Zeitschrift noch verschiedene kurze Auszüge aus anderen Zeitschriften.

Wie aus dieser Inhaltsangabe hervorgeht und wie die Verfasser im Titel und im Vorwort auch ausdrücklich aussprechen,

wird bei diesen „Mittheilungen" besonders die Schmalspur Berücksichtigung finden. Wenn diese Bevorzugung der Schmalspur auch damit motivirt wird, dass die Bedeutung der Schmalspurbahnen noch nicht genügend gewürdigt werde, so können wir doch im Interesse des von den Verfassern angestrebten Zweckes der Förderung des Localbahnbaues nicht umhin, diese Hervorhebung der Spurweitenfrage zu beklagen. Es kommen bei der Localbahnfrage noch so viele und wichtige Momente in Betracht, es sind in Bau, Ausrüstung und Betrieb der Eisenbahnen und speciell der „Localbahnen" auch ohne Anwendung der Schmalspur so viele Variationen und Verbesserungen möglich, dass der auf die Förderung der Localbahnfrage gerichteten strebsamen Thätigkeit ein weites Feld geboten ist. Die Frage der Spurweite wird, wie die Verfasser selbst sagen, immer nur von Fall zu Fall erörtert und entschieden werden können. Wie die Verhältnisse bei uns einmal liegen, glauben wir, dass bei unseren Localbahnen die Schmalspur immer nur ein verhältnissmässig beschränktes Feld haben wird. Wir hoffen und wünschen aber mit den Verfassern, dass dem Localbahnbau in Deutschland eine baldige und recht kräftige Förderung zu Theil werden möge.

Miscellen.

Landengen-Durchstich in Hinter-Indien. Nachdem der Isthmus von Suez durchstochen und der Durchstich der Isthmen von Panama und von Korinth in Angriff genommen ist, wird nun auch der Durchstich des Isthmus geplant, welcher die Halbinsel Malakka (Hinterindien) mit dem Asiatischen Festlande verbindet. Durch diesen Durchstich soll die gefährliche Fahrt durch die enge Strasse von Malakka für die Chinafahrer vermieden und der Weg um 600 Meilen (Engl.) abgekürzt werden. Der ganze Canal wird 111 km lang werden, doch sollen nur 53 km neu auszugraben sein, während auf der übrigen Strecke vorhandene Wasserläufe benutzt werden.

Ein Eisenbahndirector als Schutzpatron einer Kirche. Im vergangenen Jahre starb ein gewisser Col. Thomas A. Scott, welcher für lange Jahre Director der Pennsylvania Eisenbahn, einer der mächtigsten Eisenbahnlinien der Vereinigten Staaten, gewesen war und sich um dieses Unternehmen hohe Verdienste erworben hat. Es ist nunmehr in Philadelphia ein Comité zusammengetreten, welches zum Andenken des verdienten Mannes eine schöne, umfangreiche und gut gelegene Kirche errichten will und zwar mit der Bestimmung, dass sie ausschliesslich von den Beamten der Pennsylvania Eisenbahn benutzt werden und frei von allen Abgaben für die Kirchenstühle sein soll. Die Gesellschaft selbst will einen passend gelegenen Bauplatz zu diesem Zwecke zur Verfügung stellen, während die Baugelder durch eine Sammlung aufgebracht werden sollen. Das Comité glaubt mit 50 000 Dollars (2 Millionen Mark) die Kosten des Baues bestreiten zu können. Die Kirche soll den Namen: „The Thomas A. Scott Memorial Church" erhalten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Mit dem 15. März cr. tritt zu den Bestimmungen unter II C. III und IV (Wägegeld und Zählgebühr) des diesseitigen **Local-Güter-Tarifs** vom 1. September 1881 folgender Zusatz in Kraft:

„Diese Gebühren kommen nicht zur Erhebung, wenn Güter in Wagenladungen ohne ausdrücklichen Auftrag der Versender oder Empfänger durch Arbeiter der Eisenbahn-Verwaltung ver- bezw. entladen worden sind und hierbei ohne ausdrücklichen Antrag der Versender oder Empfänger eine Feststellung des Gewichts, oder der Stückzahl stattgefunden hat."

Mit dem gleichen Tage treten auch für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im diesseitigen Localverkehr sowie in sämmtlichen directen Verkehren zwischen diesseitigen Stationen und Stationen anderer Deutschen Eisenbahnen Aenderungen der Tarifvorschriften in Kraft, über welche Näheres bei den Güterexpeditionen zu erfahren ist. Köln, den 13. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (502)

Am 15. d. Mts. treten im diesseitigen **Local-Verkehr** sowie in sämmtlichen directen Verkehren zwischen Stationen unseres Verwaltungsbezirks einerseits und Stationen anderer Deutscher Eisenbahnen andererseits einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen und in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 8. März 1882. Königliche Eisenbahn - Direction (rechtsrheinische). (503)

Hessische Ludwigsbahn. In Verfolg unserer Publication vom 27. Januar cr. bringen wir zur Kenntniss, dass die Aenderungen der Frachten im Verkehr zwischen unseren Stationen Mannheim und Belgien und England am 15. April cr. in Kraft treten werden. Von diesem Tage ab können die betreffenden Nachträge von unserem Tarifbüreau bezogen werden. Mainz, den 8. März 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (504)

Am 1. Mai d. J. tritt zu den Heften No. 1 und 2 des Tarifs für den **Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** je ein Nachtrag I in Kraft. Mit diesen Tarifnachträgen, welche vom 15. April d. J. ab von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden können, sind neben wesentlichen Frachtermässigungen auch einzelne Erhöhungen der Frachtsätze für Cöthen (B.A.) verbunden. Bis zum Ausgabetermine der Tarifnachträge ertheilt unser Verkehrsbüreau in Dresden auf specielle Anfragen nähere Auskunft. Dresden, den 10. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats - Eisenbahnen. von Tschirschky. (505)

Zum diesseitigen Localgütertarife vom 1. Mai 1881 ist der Nachtrag 6 und zu dem Localtarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag 3 herausgegeben. Beide vom 15. März cr. gültige Nachträge enthalten verschiedene mit Ermässigungen verbundene Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und sind in den Güter - Expeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 10. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (506)

K. K. priv. Galizische Karl-Ludwigbahn. Mit dem 1. April l J. gelangt der I. Nachtrag zum Galizien-Elbeumschlag-Getreidetarife vom 10. November 1881 zur Einführung. Derselbe enthält die Erhöhung der Umschlaggebühr von 0,025 auf 0,035 *M.* pro 100 Kilogramm. Wien, 11. März 1882. Die General-Direction. (507)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. Mai 1882 kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Görlitz und Zittau der Berlin-Görlitzer Bahn und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbande angehörenden Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg und der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits, sowie für den Verkehr zwischen den Stationen Görlitz, Kamenz und Zittau der Berlin-Görlitzer Bahn einerseits und Stationen der Hannover - Altenbekener Bahn (E.-D.-B. Hannover) andererseits anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe das diesseitige Verkehrsbureau schon jetzt Auskunft ertheilt. Magdeburg, den 11. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Kgl. Eisenbahndirection. (508)

Zu dem vom 1. Mai 1880 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Vieh etc. im Friesisch-Westfälischen Verbande tritt am 15. d. M. der 2. Nachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften etc., in Kraft. Exemplare dieses Nachtrags sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg, 1882 März 9. Namens der Verbands-Verwaltungen: Grossherzogl. Eisenbahn-Direction. Behrens. (509 B & W)

Zu dem im Ostdeutsch-Niederländischen Verbande eingeführten Tarifsätzen für den Verkehr mit der Station Fürstenberg a/O. des Directionsbezirks Berlin sind einige Berichtigungen eingetreten.

Soweit durch dieselben Erhöhungen bedingt werden, treten die neuen Sätze erst am 20. April d. J. in Kraft.

Die Verbands-Güterexpeditionen ertheilen auf diesbezügliche Fragen nähere Auskunft. Hannover, den 9. März 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction. (510)

Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin. Alt-Damm - Colberger Eisenbahn. Für den directen Verkehr zwischen Berlin (Stettiner Bahnhof) und Stettin einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits ist ein Güter-Tarif mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ausgegeben.

Druck-Exemplare sind zum Preise von 10 ₰ pro Stück durch die Verbands-Stationen, sowie das Auskunfts-Bureau in Berlin W.. Köthenerstrasse 44, zu beziehen. Berlin, den 10. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, gleichzeitig Namens der Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft. (511)

Preussisch-Sächsischer Verband. Tarif für die Beförderung von Vieh etc. „Fohlen" sind nicht wie „Pferde", sondern wie sonstiges „Grossvieh" zu tarifiren, und wird die Altersgrenze für Fohlen auf 1 Jahr angenommen. Es ist demnach vom 15. ds. Mts. ab die Fracht für „Fohlen-Wagenladungs - Transporte" nicht zum Satze für Pferde, sondern zu demjenigen für „sonstiges Grossvieh in Wagenladungen" zu berechnen. Breslau, den 8. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (512)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verband. „Fohlen" sind nicht wie „Pferde", sondern wie sonstiges „Grossvieh" zu tarifiren, und wird die Altersgrenze für Fohlen auf ein Jahr angenommen.

Es ist demnach vom 15. d. Mts. ab die Fracht für „Fohlen-Wagenladungs-Transporte" nicht zum Satze für Pferde, sondern zu demjenigen für „sonstiges Grossvieh in Wagenladungen"

zu berechnen. Breslau, den 8. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (513)

Am 1. April cr. tritt ein neuer **Tarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks** nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Staatsbahnstrecken Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf - Würbenthal via Königszelt - Jägerndorf resp. Ziegenhals in Kraft. Durch denselben wird der Gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen und Mährisch - Schlesischen Centralbahn vom 1. Mai 1877 aufgehoben. Die Frachtsätze für Jägerndorf M. C. bleiben jedoch noch bis 1. Mai cr. in Kraft, ebenso die übrigen Frachtsätze (excl. Hennersdorf und Olbersdorf), sofern die Frachtbriefe für die Sendungen die Route via Ziegenhals ausdrücklich vorschreiben. Wien und Breslau, 8. März 1882. Betriebsdirection der Mährisch-Schlesischen Centralbahn. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahngesellschaft. (514)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Am 15. März cr. tritt Nachtrag I zum Localgütertarif in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speciellen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Stationstariftabellen. Druckexemplare sind zum Preise von 0,10 ℳ. von unserem Formularmagazin zu beziehen. Breslau, den 9. März 1882. Directorium (515)

Am 10. März 1882 treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** die nachverzeichneten ermässigten Sätze für Gera (S. St. B.) in Kraft:
Demmin-Gera Classe A^2 2,64 ℳ. pro 100 kg,
Stralsund- „ „ „ 2,88 „ „ „ „
Dresden, am 8. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (516)

K. Ung. Staatsbahnen. Ungarischer Eisenbahn-Verband. Im obbezeichneten Verbande treten mit 15. März l. J. die Hefte VI und VII ins Leben. Heft VI enthält directe Frachtsätze zwischen Stationen der Oesterr. Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Alföld-Fiumaner, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser, und der Dálya-Broder Linie anderseits. — Heft VII enthält Frachtsätze zwischen Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits u. Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn anderseits. Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich. Budapest, am 7. März 1882. Die Direction. (517)

Für **Stroh, sowie Torfstreu** von diesseitigen Stationen nach Ortschaften der Kreise Plön, Seegefeld, Oldenburg, Stormarn und Herzogthum Lauenburg in der Provinz Schleswig-Holstein kommt von jetzt an bis 1. September d. J. für die Strecke bis Hamburg die tarifmässige Fracht mit einer **Ermässigung von 25 pCt.** zur Erhebung, wenn die Sendungen an die Adresse der bezüglichen Gemeinde-Vorstände aufgegeben werden. Magdeburg, den 10. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (518)

Am 15. März cr. tritt zum **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Equipagen, andern Fahrzeugen und lebenden Thieren auf dem Magdeburg-Halberstädter, Berlin - Potsdam - Magdeburger und Hannover-Altenbekener Bahnstrecken der VII. Nachtrag in Kraft.

Durch denselben kommen u. A. Ergänzungen beziehungsweise Abänderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der allgemeinen Tarifvorschriften zur Einführung.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ. bei den Expeditionen zu haben. Magdeburg, 10. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (519)

Schlesisch - Sächsischer Verband. Im Verkehre der Station Greiz der Königlich Sächsischen Staatsbahn einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer und Mährisch - Schlesischen Centralbahn andererseits findet fortan eine directe Beförderung von Vieh statt. Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren. Berlin, den 4. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (520)

Mit dem 15. Mai cr. gelangen die im **Stettin - Märkisch - Sächsischen Verbandstarif** bestehenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen Falkenberg B. A. einerseits und den nördlich Cüstrin gelegenen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (excl. Stettin) andererseits zur Aufhebung, hingegen bleiben die für Falkenberg H. S. G. Bahn bestehenden Frachtsätze auch ferner in Kraft. Berlin, den 9. März 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn - Gesellschaft. (521)

Posen - Creuzburger Eisenbahn. Vom 15. März bezw. 1. Mai cr. treten zu den Bestimmungen des Theil I A und B unseres Localtarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, giltig vom 20. Mai 1880, Aenderungen bezw. Ergänzungen in Kraft, die auf der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 16. December pr. a. beschlossen wurden und bei den Expeditionen zu erfahren sind. (522)

Provisorischer Bayerisch - Belgischer resp. Englischer Güterverkehr. Zu dem provisorischen Bayerisch - Belgischen resp. Englischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 tritt am 15. März cr. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen resp. Ergänzungen der Waarenclassification, der Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, den Ausnahmefrachtsätzen für Lithographiesteine, Kinderspielwaaren, Farbwaaren etc., sowie der anderweitigen Bezeichnung einiger Belgischer Stationen auch Berichtigungen der in den Heften II und III enthaltenen Stationsbezeichnungen, Frachtsätze und Kilometer.

Sofern hiermit Erhöhungen, welche auf Druckfehlern und anderweitigen Antheilen der Belgischen Bahnen beruhen, verknüpft sind, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Mai cr. in Kraft. Köln, den 14. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (523)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Am 15. d. Mts. erscheint Nachtrag VI zu dem auch für die Localverkehre der Verbandsbahnen giltigen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften enthaltend. Eine hiermit verbundene Tariferhöhung tritt erst am 1. Mai cr. in Kraft. Näheres ist bei den Verbands-Expeditionen zu erfahren, welche auch Nachtragsexemplare à 0,05 ℳ. käuflich abgeben. Erfurt, den 11. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (524)

Am 15. d. Mts. tritt zum **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein Nachtrag II. in Kraft. Derselbe enthält eine Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Aenderungen des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen und die Aufnahme der Stationen Cüstrin, Lebus und Podelzig in den Localverkehr.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 0,10 ℳ. pro Stück bei unseren Güter-Cassen sowie im Auskunftsbureau der Preussischen Staatsbahnen hierselbst, Köthenerstrasse No. 44, käuflich zu haben. Berlin, den 13. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (525)

Vom 20. März 1882 ab treten für **Hölzer** der **Specialtarife II und III** im Verkehr zwischen Poln. Wartenberg und Breslau Oderthorbahnhof directe Frachtsätze im Betrage von 0,31 ℳ. bezw. 0,27 ℳ. pro 100 kg in Kraft. Breslau, den 4. März 1882. VI. 1099. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung des Posen - Schlesischen Verbandes. (526)

Rechte Oder - Ufer - Eisenbahn - Gesellschaft. Vom 20. März 1882 ab beträgt der **Frachtsatz für Eisen des Specialtarif II.** welches in Zawadzki mit directer Frachtbriefadresse nach Galizien und Rumänien aufgegeben wird, für die Strecke Zawadzki-Tarnowitz transito 0,19 ℳ. pro 100 kg. Breslau, 9. März 1882. VI. 398. Direction. (527)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Am 15. März cr. tritt an Stelle des Specialtarifs für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustaedter Bahn via Halbstadt-Stadlau vom 1. Juli 1877 ein anderweiter, welcher durchweg ermässigte Frachtsätze enthält. — Druckexemplare sind bei unserem Formularmagazin unentgeltlich zu haben. Breslau, den 14. März 1882. Directorium. (528)

Oberschlesische Eisenbahn. Für die von der Eisenbahnverwaltung zu bewirkende zollamtliche Abfertigung der ohne Begleitung beförderten Sendungen Vieh in Wagenladungen im Verkehr von Oesterreich-Ungarn wird im diesseitigen Verwaltungsbereiche, sobald die Abfertigung das Aus- und Einladen erforderlich macht, neben der Liquidirung etwaiger Verläge und der jetzt schon bestehenden Sätze für die Ausfertigung von Zollpapieren eine Gebühr von 3 ℳ. pro Wagen erhoben. Breslau, den 10. März 1882. Königl. Direction. (529)

Thüringische Eisenbahn. Am 20. d. M. erscheint Nachtrag 27 zu unserem Localgütertarife, Ergänzung des Nebengebührentarifs und des Kohlen- etc. Ausnahmetarifs enthaltend. Auskunft ertheilen unsere Expeditionen, woselbst auch Nachtragsexemplare à 5 ₰ zu haben sind. Erfurt, den 11. März 1882. Die Direction. (530)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Am 20. d. Mts. erscheint Nachtrag XIX zum Gütertarife, Berichtigungen enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, die auch Exemplare des Nachtrags à 5 ₰ käuflich abgeben. Erfurt, den 11. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (531)

Am 1. Mai d. Js. tritt zu den Heften No. 1, 2 und 3 des vom 1. November 1879 ab giltigen Tarifs für den **Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** je ein Nachtrag VIII in Kraft. Mit diesen Nach-

trägen sind neben wesentlichen Frachtermässigungen auch Tariferhöhungen gegen die bisherigen Taxen verbunden. Bis zum Ausgabetermine der Tarifnachträge, welcher noch besonders veröffentlicht werden wird, ertheilt unser Verkehrsbureau in Dresden auf specielle Anfragen nähere Auskunft. Dresden, den 13. März 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (532)

Am 20. März d. J. treten für die diesseitigen Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz einer-, Aschaffenburg, Amorbach, Miltenberg und Obernburg andererseits im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen. Dresden, den 14. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (533)

Viehverkehr. Zum Tarif für den directen Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger etc. Eisenbahn einerseits und Stationen der diesseitigen etc Eisenbahn andererseits vom 1. September 1880 tritt mit dem 15. März cr. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung resp. Ergänzung der Tarifvorschriften.
2. Ergänzung der Tariftabellen.

Lübeck, den 13. März 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (534)

2. Zollabfertigungsdienst.

Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Zollabfertigungsdienst bei Sendungen nach und von Russland via Jassy-Ungheni. In Folge Aufhebung des Kgl. Rumänischen Zollamtes in der Station Rumän. Ungheni wird die Abfertigung der aus Russland via Ungheni mit der Eisenbahn nach Rumänien eintretenden, beziehungsweise der von Rumänien nach Russland austretenden, sowie der Rumänien im Durchzugsverkehre via Ungheni transitirenden Güter Rumänischerseits nunmehr ausschliesslich in der Station Jassy der Jassy-Ungheni Bahn vorgenommen.

Die Zollabfertigung beim Kgl. Rumän. Zollamt in Jassy wird — im Falle keine Mittelsperson am Frachtbriefe bezeichnet erscheint — für den Austritt der Güter von Rumänien nach Russland und vice versa von Seite der Jassy-Ungheni Bahn u. z. **provisionsfrei** besorgt und nur für die factisch geleisteten Auslagen, wie Zoll-, Declarations- und Nebengebühren eine Provision von 2 pCt. in Aufrechnung gebracht.

Hiernach erfahren die im Juni 1879 publicirten Bestimmungen über die Zollabfertigung in Ungheni und Jassy eine entsprechende Aenderung und wird gleichzeitig der für die Zollabfertigung in Jassy und Rumän. Ungheni bestandene Tarif aufgehoben.

Die bisherigen Bestimmungen über die zollämtliche Abfertigung der Güter in Russisch Ungheni bleiben auch weiterhin mit Ausnahme der in dem betreffenden Zollabfertigungstarife sub III verzeichneten Gebühren für „Transit-Durchgangs-Güter", welche nicht mehr in Anrechnung gebracht werden, aufrecht.

Bei Transito-Gütern (das sind solche, welche nicht in der Russischen Grenzstation, sondern erst in der Russischen Bestimmungsstation verzollt werden) erfolgt die Ausübung der Zollformalitäten in der Russischen Grenzstation ausschliesslich durch den Agenten der Südwest-Russischen Eisenbahngesellschaft (Agent expéditeur) gebührenfrei.

Von der Zollabfertigung dieser Transitogüter sind daher Privatvermittelungspersonen gänzlich ausgeschlossen.

Transitoabfertigungen sind nur für die Destinationen Odessa, Warschau, Charkow, Nikolajew, Moskau, Petersburg und Taganrog resp. die darüber hinaus gelegenen Russischen Stationen zulässig. Wien, im März 1882. Der Verwaltungsrath. (75)

3. General-Versammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Einladung zu der 24. ordentlichen General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 13. April 1882 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1881, sowie des vom Revisionsausschusse über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1881 erstatteten Berichtes.
2. Antrag auf Verwendung des im Jahre 1881 erzielten Reingewinnes.
3. Wahl von 4 Verwaltungsraths-Mitgliedern nach Massgabe des § 23 der Gesellschaftsstatuten.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1882.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdener Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a. Main bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ in Teplitz bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft,

u. z. spätestens bis 31. März l. J. mittelst dreifacher Consignation (wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung dieser Consignationen wieder ausgefolgt. Teplitz, den 12. März 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (76)

*) § 35. An der General-Versammlung Theil zu nehmen, ist jeder Actionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Actien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig.

Die General-Versammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der General-Versammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur General-Versammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlauf befindlichen Actien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6 7 8 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen vollgezahlten Actien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

4. Ausloosungen.

Braunschweigische Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung Herzoglichen Staatsministeriums vom 16. Juli 1874 die Emission von 9 600 000 ℳ 4½ pCt. Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft betreffend, bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass bei der heute nach Massgabe der Bestimmungen im § 4 a. a. O. in Gegenwart eines Notars stattgehabten Ausloosung der am 1. April 1882 zur Amortisation gelangenden Obligationen folgende Nummern gezogen worden sind.

a) 12 Stück à 3 000 ℳ:

No. 47 51 118 154 195 250 269 279 326 493 538 604.

b) 26 Stück à 1 500 ℳ:

No. 1335 1362 1369 1372 1736 1769 1844 1890 2119 2200 2406 2424 2525 2687 2712 2773 2774 2950 3004 3075 3101 3119 3142 3156 3358 3400.

c) 96 Stück à 300 ℳ:

No. 3577 3581 3639 3763 3893 4006 4178 4190 4302 4387 4404 4512 4599 4670 4735 4773 4965 5358 5461 5520 5738 5747 5833 5855 5902 5927 5980 6075 6088 6124 6238 6271 6430 6529 6543 6721 6753 6824 6906 7108 7318 7355 7423 7427 7510 7916 8026 8064 8091 8103 8136 8158 8301 8348 8355 8417 8494 8570 8589 8674 8695 8698 8874 8980 8997 9042 9186 9206 9257 9377 9462 9750 9880 9901 10178 10194 10216 10256 10257 10530 10899 11078 11105 11317 11349 11446 11464 11492 11503 11731 11760 11921 12024 12192 12490 12494.

Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1882 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen nicht fälligen Zinscoupons einzuliefern:

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann-Oppenheimer & Sohn,
in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und der Berliner Handelsgesellschaft

und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Obligationen gekürzt.

Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, in den früheren Jahren ausgeloosten und seit 1. April 1880 und resp. 1. April 1881 aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:

Ausloosung pro 1880: No. 1491 1548 2796 2872 à Stück 1 500 ℳ,
No. 6696 8896 9319 9618 10148 à Stück 300 ℳ

Ausloosung pro 1881: No. 1878 à 1 500 ℳ,
No. 4078 4081 6782 6850 6903 8508 8662

9577 10063 10223 10270 10274 10296 à Stück 300 *M.*
Zur Vermeidung ferneren Zinsverlustes werden die Inhaber dieser Obligationen an deren Einsendung wiederholt erinnert. Braunschweig, den 2. Januar 1882. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft. F. W. Wolf. (10)

5. Submissionen.

K. K. Betriebs-Verwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes, d. i. vom 1. April 1882 bis inclusive 31. März 1883 von beiläufig:

175 000 kg weicher Holzkohle
50 000 „ harter „
430 000 „ Schmiedsteinkohle und
72 000 „ Coaks

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte auf Holz-, Schmiedsteinkohle und Coaks" versehene Offerten bis längstens 20. März 1882 um 12 Uhr Mittag im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebs-Verwaltung in Wien I. Renngasse 5 angenommen, und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung bei der Hauptcassa hierselbst zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Bedingnisshefte liegen bei der Hauptcassa der K. K. Betriebsverwaltung zur Einsicht und Behebung auf und werden gegen Vergütung der Selbstkosten verabfolgt.

Den Offerten ist das unterfertigte Bedingnissheft beizuschliessen, und ist der Preisanbot franco einer Kronprinz Rudolfbahn-Station zu stellen.

Die Erledigung der Offerten erfolgt innerhalb 30 Tagen nach dem Einreichungsschlusstermin, wobei sich die K. K. Betriebsverwaltung die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerten vorbehält und wird jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt gelassen werden. Wien, im März 1882. Der K. K. Betriebsverwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (77)

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission von alten Werkstattsmaterialien und Gastheer. Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam und Berlin angesammelten alten Werkstattsmaterialien als: Kupfer, Eisen, Stahl, Weichenschienen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Tuch, Plüsch, Glas, Gastheer u. s. w. sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden.

Die Bedingungen und Bestandsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von dem genannten Büreau gegen portofreie Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf alte Werkstattsmaterialien" versehen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum Submissionstermin am 28. März cr., Vormittags 10 Uhr an das Materialienbüreau einzureichen. Magdeburg, den 8. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (78)

Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover. Secundärbahn Coelbe-Laasphe. Submission auf Lieferung von 440 Tonnen Cement, eingetheilt in 2 Loose, und desgleichen von 41 cbm ungelöschten Wasserkalk, gleichfalls eingetheilt in 2 Loose, zur Ausführung von 5 Bahnbrücken der Secundärbahn Coelbe-Laasphe.

Termin: Dienstag, den 21. März 1882, Vormittags 11 Uhr im Baubureau zu Marburg.

Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Cement" bezw. „Submission auf Lieferung von ungelöschtem Wasserkalk" sind dem Unterzeichneten einzureichen, von welchem die Bedingungen gegen Einsendung von je 1,00 *M.* für jedes der beiden Lieferungsobjecte zu beziehen sind. Marburg, den 9. März 1882. Der Abtheilungs-Baumeister Steinvorth. (73 J)

Am Donnerstag, den 30. März d. J., Vormittags 11 Uhr, findet im Baubüreau der Berliner Verbindungsbahn, Köthenerstrasse 6, ein öffentlicher Verkauf von alten Oberbau-Materialien statt, welche auf dem Rangirbahnhofe Rummelsburg und auf dem Bahnhofe Grunewald der Ringbahn gestapelt sind. Reflectanten können die bezüglichen Bedingungen im obigen Büreau einsehen, woselbst auch Offerten-Formulare unentgeltlich zu entnehmen sind. Berlin, den 13. März 1882. Der Abtheilungs-Baumeister Grapow. (79 J.)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von

10 000 Stück eichenen Stoss- und Mittel-Schwellen und
6 050 „ „ Weichenschwellen für Breitspurbahnen.

Offerten sind bis zu dem auf Mittwoch, den 29. März d. J., Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen.

Submissionsformulare und Bedingungen liegen in dem genannten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 80 ₰ Copialiengebühren bezogen werden. Die Zusendung erfolgt unfrankirt, falls nicht mit diesen Gebühren der Frankaturbetrag von 20 ₰ eingesandt wird. Breslau, den 7. März 1882. Materialien-Bureau der Königl. Direction. (80)

6. Fahrplan-Aenderung.

Main-Neckar-Bahn. Fahrplan-Aenderung. Vom 1. April d. J. ab tritt folgende Aenderung in dem Curse der Züge ein:

Localzug No. 2 (seither um 5^{35} Morgens in Darmstadt abgehend)		Localzug No. 21 (seither um 6^{25} Abds. in Frankfurt abgehend)	
erhalten nachstehende Curszeiten:			
	Morgens		Abends
Darmstadt	ab 4^{40}	Frankfurt	ab 6^{55}
Arheilgen	„ 4^{48}	Louisa	„ 7^{4}
Egelsbach	„ 4^{57}	Isenburg	„ 7^{10}
Langen	„ 5^{5}	Sprendlingen	„ 7^{16}
Sprendlingen	„ 5^{13}	Langen	„ 7^{23}
Isenburg	„ 5^{20}	Egelsbach	„ 7^{30}
Louisa	„ 5^{27}	Arheilgen	„ 7^{40}
Frankfurt	an 5^{35}	Darmstadt	an 7^{50}

Darmstadt, 11. März 1882. Die Direction. (81)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Januar 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Januar 1882	Im Monat Januar 1882 wurden befördert: Personen	Im Monat Januar 1882 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monat Januar 1882: für Personen und Gepäck	1882: für Güter	1882: im Ganzen	1882: pro Kilom.	1881: im Ganzen	1881: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. bis 31. Januar 1882: im Ganzen	1882: pro Kilom.	1881: im Ganzen	1881: pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden		Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	
Gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	18 322	15 821	17 323	49 855	67 178	252	41 401	155	+ 62·6	67 178	252	41 401	155	+ 62·6
Kaschau-Oderberger Eisenb.	427	50 181	118 313	39 300	289 805	329 105	771	291 666	683	+ 12·9	329 105	771	291 666	683	+ 12·9
Oesterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 045	269 977	457 608	402 568	2 194 954	2 597 522	1 270	2 538 541	1 262	+ 0·6	2 597 522	1 270	2 538 541	1 262	+ 0·6
Südbahn-Gesellschaft	2 190	482 018	380 541	556 596	2 253 807	2 810 403	1 283	2 618 229	1 196	+ 7·3	2 810 403	1 283	2 618 229	1 196	+ 7·3
Ungarische Westbahn	373	42 115	32 242	32 857	90 076	122 933	330	118 949	319	+ 3·4	122 933	330	118 949	319	+ 3·4
Summa	5 302	862 623	1 004 525	1 048 644	4 878 497	5 927 141	1 118	5 608 786	1 065	+ 4·9	5 927 141	1 118	5 608 786	1 065	+ 4·9
Oesterreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
a) Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	3 890	2 388	1 880	2 900	4 780	129	5 200	141	— 8·5	4 780	129	5 200	141	— 8·5
Dalmatiner Bahn	105	1 288	2 671	1 290	4 170	5 460	52	3 486	33	+ 57·6	5 460	52	3 486	33	+ 57·6
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauerbrücke)	8	. .	35 966	. .	8 471	8 471	1 059	8 092	1 012	+ 4·6	8 471	1 095	8 092	1 012	+ 4·6
Niederösterr. Staatsbahnen	154	18 422	20 039	8 328	27 655	35 983	234	28 821	187	+ 25·1	35 983	234	28 821	187	+ 25·1
Tarvis-Pontafel	25	3 172	7 419	2 814	8 145	10 959	438	11 321	453	— 3·3	10 959	438	11 321	453	— 3·3
b) Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	28 687	7 717	10 652	27 454	38 106	340	22 632	202	+ 68·3	38 106	340	22 632	202	+ 68·3
Erbersdorf-Würbenthal	21	1 394	2 860	496	2 611	3 107	148	2 097	100	+ 48·0	3 107	148	2 097	100	+ 48·0
Istrianer Bahn	143	3 411	2 538	4 155	9 147	13 302	93	10 352	72	+ 29·2	13 302	93	10 352	72	+ 29·2
Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 114	2 608	354	1 598	1 952	139	1 686	120	+ 15·8	1 952	139	1 686	120	+ 15·8
Mürzzuschlag-Neuberg	11	1 851	5 580	492	2 634	3 126	284	3 089	281	+ 1·1	3 126	284	3 089	281	+ 1·1
Rakonitz-Protivin	144	9 862	20 623	7 059	26 969	34 028	236	29 865	207	+ 14·0	34 028	236	29 865	207	+ 14·0
Tarnow-Leluchow (Orló)	151	6 655	3 836	6 009	13 338	19 347	128	16 594	110	+ 16·4	19 347	128	16 594	110	+ 16·4
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	2 240	2 094	1 048	2 750	3 798	100	2 751	72	+ 38·9	3 798	100	2 751	72	+ 38·9
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
Kaiserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K. Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	171 858	167 773	190 659	697 318	887 977	941	816 563	865	+ 8·8	887 977	941	816 563	865	+ 8·8
b) Auf Rechnung der Eigenthumsgesellschaft.															
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	14 744	9 266	13 084	28 065	41 149	227	33 929	187	+ 21·4	41 149	227	33 929	187	+ 21·4
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	72 930	139 994	67 809	326 071	393 880	485	314 868	388	+ 25·0	393 880	485	314 868	388	+ 25·0
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	97	48 100	283 542	17 784	208 396	226 180	2 332	246 888	2 545	— 8·4	226 180	2 332	246 888	2 545	— 8·4
Böhmische Commercialbahnen:															
Nimburg-Jičin mit Abzweigung von Křinec nach Dymokur	44	2 685	16 270	1 116	15 638	16 754	381	. .	. .	. .	16 754	381	. .	. .	. .
Prag- (Nussle-) Modřan	13	. .	17 821	. .	17 079	17 079	1 314	. .	. .	. .	17 079	1 314	. .	. .	. .
Böhmische Nordbahn	180	51 190	54 680	22 639	94 956	117 595	653	112 748	626	+ 4·3	117 595	653	112 748	626	+ 4·3
Böhmische Westbahn	201	35 036	134 320	36 699	290 865	327 564	1 630	327 481	1 629	+ 0·1	327 564	1 630	327 481	1 629	+ 0·1
Bozen-Meraner Bahn	32	10 297	2 985	6 344	6 272	12 616	394	. .	. .	. .	12 616	394	. .	. .	. .
Buschtěhrader Eisenbahn	397	45 172	269 651	41 579	388 736	430 315	1 084	423 775	1 067	+ 1·6	430 315	1 084	423 775	1 067	+ 1·6
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	89	25 326	109 378	6 740	142 080	148 820	1 672	145 911	1 639	+ 2·0	148 820	1 672	145 911	1 639	+ 2·0
Elbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	982	7 903	345	2 742	3 087	617	2 748	550	+ 12·2	3 087	617	2 748	550	+ 12·2
Galizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	71 513	90 220	97 279	509 419	606 698	1 724	555 820	1 579	+ 9·2	606 698	1 742	555 820	1 579	+ 9·2
neues Netz	241			31 398	131 328	162 726	675	120 240	499	+ 35·3	162 726	675	120 240	499	+ 35·3
Graz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	15 960	58 063	7 411	111 323	118 734	1 305	108 079	1 188	+ 9·8	118 734	1 305	108 079	1 188	+ 9·8
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	104 120	136 187	146 187	505 161	651 348	915	575 322	808	+ 13·2	651 348	915	575 322	808	+ 13·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	130 418	472 473	234 752	1 889 889	2 124 641	3 048	2 061 403	2 958	+ 3·0	2 124 641	3 048	2 061 403	2 958	+ 3·0
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	28 575	52 967	22 766	95 341	118 107	838	101 857	722	+ 16·1	118 107	838	101 857	722	+ 16·1
Kaschitz-Schönhofer Localb.	4	60	5 286	16	3 094	3 110	778	. .	. .	. .	3 110	778	. .	. .	. .
Kremsierer Eisenbahn	23	5 690	15 084	1 361	10 434	11 795	513	4 795	799	— 35·8	11 795	513	4 795	799	— 35·8
Kremsthalbahn	35	5 306	1 247	2 309	2 136	4 445	127	. .	. .	. .	4 445	127	. .	. .	. .
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.) Lemb.-Czern.	267	28 539	26 788	42 036	133 593	175 629	658	173 186	649	+ 1·4	175 629	658	173 186	649	+ 1·4
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.) Czern.-Sucz.	90	8 220	15 709	11 695	35 989	47 684	530	45 152	502	+ 5·6	47 684	530	45 152	502	+ 5·6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	3 430	21 777	1 083	17 047	18 130	1 209	14 088	939	+ 28·8	18 130	1 209	14 088	939	+ 28·8
Mährische Grenzbahn	109	12 867	17 148	5 647	25 544	31 191	286	31 116	285	+ 0·4	31 191	286	31 116	285	+ 0·4
Mährisch-Schlesische Centralb.	152	16 849	26 647	12 034	47 154	59 188	389	49 927	328	+ 18·6	59 188	389	49 927	328	+ 18·6
Neutitscheiner Localbahn	8	3 481	2 829	973	2 697	3 670	459	3 697	462	— 0·7	3 670	459	3 697	462	— 0·7
Oesterr. Localbahn-Gesellsch.	65	2 159	31 930	661	25 989	26 650	410	6 459	538	— 23·8	26 650	410	6 459	538	— 23·8
Oesterreich. Nordwestb. Garant. Strecke	623	117 984	163 347	131 194	479 820	611 014	981	560 729	900	+ 9·0	611 014	981	560 729	900	+ 9·0
Oesterreich. Nordwestb. Ergänzungsnetz	305	52 462	180 120	43 339	358 040	401 379	1 316	390 540	1 280	+ 2·8	401 379	1 316	390 540	1 280	+ 2·8
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33	5 859	14 051	2 593	25 933	28 526	864	17 425	528	+ 63·6	28 526	864	17 425	528	+ 63·6

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Januar 1882	Im Monat Januar 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Januar							Die Einnahme betrug vom 1. bis 31. Januar,				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Pilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	9 203	51 669	9 329	97 126	106 455	687	114 128	736	— 6·7	106 455	687	114 128	736	— 6·7
Pilsen-Eisenstein	97	7 260	27 282	5 062	50 457	55 519	572	49 547	511	+ 11·9	55 519	572	49 547	511	+ 11·9
Prag-Duxer Eisenbahn	155	11 246	96 329	9 760	138 446	148 206	956	134 033	865	+ 10·5	148 206	956	134 033	865	+ 10·5
Stauding-Stramberger Localb.	18	. .	5 244	. .	8 170	8 170	454	. .	. .	. .	8 170	454	. .	. .	. .
Südnordd. Verbindungsbahn	283	51 839	111 992	31 803	214 705	246 508	871	266 931	943	— 7·6	246 508	871	266 931	943	— 7·6
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	30 718	74 488	22 940	104 893	127 833	1 065	135 441	1 129	— 5·7	127 833	1 065	135 441	1 129	— 5·7
Vorarlberger Bahn	96	29 904	17 430	10 393	21 043	31 436	327	32 351	337	— 3·0	31 436	327	32 351	337	— 3·0
Wien-Aspanger Bahn	80	14 985	4 482	8 574	7 411	15 985	200	. .	. .	. .	15 985	200	. .	. .	. .
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	13 366	42 665	7 725	60 600	68 325	1 005	71 223	1 047	— 4·0	68 325	1 005	71 223	1 047	— 4·0
Summa	8 993	1 342 283	3 093 376	1 349 695	7 468 842	8 818 537	981	8 194 386	942	+ 4·1	8 818 537	981	8 194 386	942	+ 4·1
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 633	215 400	268 500	260 400	949 000	1 209 400	459	1 151 703	441	+ 4·1	1 209 400	459	1 151 703	441	+ 4·1
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	6 100	5 200	5 200	12 100	17 300	304	16 129	283	+ 7·4	17 300	304	16 129	283	+ 7·4
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn	166	7 000	6 000	4 200	16 800	21 000	127	27 840	168	— 24·4	21 000	127	27 840	168	— 24·4
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn	392	83 506	29 682	62 147	81 020	143 167	365	125 088	319	+ 14·4	143 167	365	125 088	319	+ 14·4
Arad-Körösthaler Bahn	90	7 975	5 332	5 020	9 722	14 742	164	11 774	190	— 13·7	14 742	164	11 774	190	— 13·7
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	15 913	22 261	16 569	73 757	90 326	311	78 553	271	+ 14·8	90 326	311	78 553	271	+ 14·8
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	16 306	13 264	8 786	31 882	40 668	598	40 321	592	+ 1·0	40 668	598	40 321	592	+ 1·0
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	10 545	36 013	5 639	76 413	82 052	1 207	77 723	1 143	+ 5·6	82 052	1 207	77 723	1 143	+ 5·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	16 979	22 805	8 698	33 277	41 975	356	43 905	372	— 4·3	41 975	356	43 905	372	— 4·3
Szamosthaler Eisenbahn	45	3 784	4 245	2 480	4 062	6 542	145	. .	. .	. .	6 542	145	. .	. .	. .
Ungarische Nordostbahn	580	54 979	36 613	50 464	133 936	184 400	318	154 668	266	+ 19·5	184 400	318	154 668	266	+ 19·5
Summa	4 507	438 487	449 915	429 603	1 421 969	1 851 572	411	1 727 704	391	+ 5·1	1 851 572	411	1 727 704	391	+ 5·1
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 302	862 623	1 004 525	1 048 644	4 878 497	5 927 141	1 118	5 608 786	1 065	+ 4·9	5 927 141	1 118	5 608 786	1 065	+ 4·9
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 993	1 342 283	3 093 376	1 349 695	7 468 842	8 818 537	981	8 194 386	942	+ 4·1	8 818 537	981	8 194 386	942	+ 4·1
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 507	438 487	449 915	429 603	1 421 969	1 851 572	411	1 727 704	391	+ 5·1	1 851 572	411	1 727 704	391	+ 5·1
Hauptsumme	18 802	2 643 393	4 547 816	2 827 942	13 769 308	16 597 250	883	15 530 876	845	+ 4·5	16 597 250	883	15 530 876	845	+ 4·5

Privat-Anzeigen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Jos. La Ruelle (Verlagshandlung) in Aachen, betr. Deutsches Normalprofil-Buch für Walzeisen, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

K 23/3

No. 22. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction. Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 20. März 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Februar 1882" bei.

Inhalt: Gesetz-Entwurf, betr. den Erwerb der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn für den Staat. — Zur Eisenbahn-Verstaatlichungs-Vorlage. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Ueber Einschaltung von Eisenbahn-Glockensignalen. — Eisenbahnen der Australischen Colonien. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. General-Versammlungen. 3. Submissionen. 4. Fahrplan-Aenderung. — Privat-Anzeigen.

Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn für den Staat.

Dem Hause der Abgeordneten ist folgender Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens für den Staat, vorgelegt worden.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung des beigedruckten Vertrages vom 8. März 1882*), betreffend den Uebergang des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, zur Verwaltung und zum Betriebe der genannten Eisenbahn nach Massgabe der vertraglichen Bestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird zur Ausgabe von 77 625 000 ℳ. Staatsschuld-Verschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe ermächtigt, um in Gemässheit des im § 1 gedachten Vertrages den Umtausch von 51 750 000 ℳ. Stammactien der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft herbeizuführen.

§ 3. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des im § 1 bezeichneten Vertrages herbeizuführen und bei der Auflösung unter Verwendung der im § 2 bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahn zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaft zum Betrage von 47 321 800 ℳ., soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuld-Verschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuld-Verschreibungen aufzubringen.

§ 4. Ueber die Ausführung der im § 3 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 5. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2 und 3), bestimmt, soweit nicht durch den im § 1 angeführten Vertrag Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 6. Die Verwendung der dem Staate anheimfallenden Bestände des Reservefonds, des Erneuerungsfonds und des Unfallfonds der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft bleibt nach Abzug der daraus nach § 10 des im § 1 gedachten Vertrages zu gewährenden Abfindungen der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

§ 7. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 sub a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschulden-Commission (Gesetzsamml. S. 57) ermächtigt, die Verwaltung der Anleihecapitalien der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, soweit dieselben vom Staate als Selbstschuldner übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen bezw. Actien werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 8. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichnete Eisenbahn durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser der Landtages. Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 9. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Communalsteuern auf die im § 1 bezeichnete Eisenbahn auch nach dem Uebergange derselben in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

§ 10. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel

Gegeben den ten 1882.

Begründung des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens für den Staat.

Der Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens für den Staat behufs Durchführung des Staatseisenbahn-Systems in Preussen ist schon in der Begründung des Regierungsentwurfs zu dem Gesetze, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat vom 20. December 1879 (S. 82 der No. 5 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten, Session 1879/80), als erforderlich bezeichnet worden. In der That vereinigt das Unternehmen in ganz besonderem Masse die Bedingungen und Voraussetzungen in sich, unter welchen die Ueberführung der wichtigeren Eisenbahnlinien in die Hand des Staats für nothwendig er-

*) Wir haben den zwischen dem Staat und der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag in No. 73 S. 1034 fg. des Jahrg. 1881 unserer Zeitung zum Abdruck gebracht. Aenderung hat inzwischen § 5 insofern erfahren, als an Stelle einer jährlichen Rente von 5¼ pCt. (31,50 ℳ.) nun 6 pCt. = 36 ℳ. jährliche Rente den Actionären zugesichert werden und der Rest-Dividendenschein demnach auf 24 ℳ. lautet. In § 8 wird bestimmt, dass der Staat für je eine Actie 4 pCt. Staatsschuld-Verschreibungen zum Gesammtwerth von 900 ℳ. (statt auf 8 Actien 6 300 ℳ.) den Actionären zu gewähren hat. Nach § 12 wird das Abkommen hinfällig, wenn die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juni (statt 1. April) 1882 erlangt ist. Die Redaction.

kannt ist. Im internationalen Verkehr wie im Verkehr der Reichshauptstadt mit wichtigen Deutschen Handelsplätzen und Industriebezirken nimmt es ebenso, wie in Beziehung auf die Landesvertheidigung, unter den Eisenbahnen des Landes eine hervorragende Stelle ein.

Von der Hauptstadt Berlin ausgehend sind die Linien der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn — durchweg unter den günstigsten Betriebsverhältnissen — an dem Verkehr mit dem Königreich Sachsen, insbesondere mit Dresden, Leipzig und dem westlichen Sächsischen Industriegebiet, — darüber hinaus am Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Bayern, der Schweiz und Italien in besonderem Grade betheiligt. In Halle an die Thüringische Eisenbahn anschliessend, vermitteln sie den Verkehr mit dem Thüringischen Lande und als Glied der alten Mitteldeutschen Route mit Frankfurt a/M. und dem Südwesten Deutschlands. Durch die Stammbahn ist Berlin mit dem fruchtbaren und gewerbreichen Herzogthum Anhalt und durch die für eigene Rechnung von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommene Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) die Provinz Schlesien mit der Provinz Sachsen verbunden. Durch die directe und kürzeste Verbindung bedeutender Handelsplätze, wie Leipzig und Halle, sowie der fruchtbaren und industriereichen Bezirke an der Saale und Mulde mit Berlin ist zugleich dem Localverkehr der Bahn eine feste Grundlage und eine erhebliche, stetig steigende Bedeutung gesichert.

In wichtigen Verkehrsrichtungen mit Staatsbahnen concurrirend und an den Hauptpunkten an solche sich anschliessend, fügt sich das Unternehmen in das Staatseisenbahnnetz in günstigster Weise ein und füllt eine höchst empfindliche Lücke desselben aus. Der Erwerb der Thüringischen Eisenbahn wird, wie in der Begründung des Gesetzentwurfs, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat (S. 79 der Regierungsvorlage) schon hervorgehoben, durch den Hinzutritt der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn erst seine volle Bedeutung, und der Erwerb der in der Lausitz belegenen Privatbahnen durch die gleichzeitige Uebernahme der Kohlfurt-Falkenberger Bahn eine sehr werthvolle Ergänzung erhalten. An den Verkehrslinien zwischen Magdeburg und Leipzig, sowie zwischen Magdeburg und Schlesien über Zerbst ist der Staat schon jetzt mit einer Theilstrecke betheiligt, und die einheitliche Leitung des Betriebes auf diesen Linien sehr erwünscht. Die allgemeinen Verkehrsinteressen der Hauptstadt können durch den Hinzutritt der Berlin-Anhaltischen Bahn mit ihrem günstig gelegenen und gut ausgestatteten Berliner Personen- und Güterbahnhofe zu den übrigen von Berlin ausgehenden, in Staatsbetrieb befindlichen grossen Verkehrslinien nur gewinnen. Für eine, den diesseitigen Interessen entsprechende Regelung der Verkehrsbeziehungen zu den Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen ist der Besitz der Berlin-Anhaltischen Bahn für den Staat unerlässlich. Ebenso wird eine dauernde und beiderseitig befriedigende Ordnung der Beziehungen zu den Sächsischen Staatseisenbahnen, wie sie diesseits lebhaft gewünscht wird, durch die Vereinigung aller wichtigeren Anschlusslinien, ganz besonders aber der Berlin-Anhaltischen Bahn, in der Hand des Staats wesentlich erleichtert und gefördert werden.

Kann hiernach über die Bedeutung des Unternehmens und über die Nothwendigkeit der Uebernahme desselben auf den Staat kaum ein Zweifel obwalten, so wird nur in Frage kommen, ob der verabredete Preis als ein angemessener zu erachten ist.

Nach dem Vertrage soll den Actionären an Stelle der jährlichen Dividende eine feste jährliche Rente von 6 pCt., also diejenige Dividende dauernd gewährt werden, welche die Actionäre für das Jahr 1880 bezogen haben, und — nach den Berechnungen in der Denkschrift, sowie nach der Vorlage der Verwaltungsvorstände an die Generalversammlung vom Januar 1882 — für das Jahr 1881 zu demselben oder doch nahezu gleichen Betrage voraussichtlich beziehen werden. Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre (von 1876 bis 1880) hat die Dividende $5^{11}/_{20}$ pCt., im Durchschnitt der letzten sechs Jahre (von 1875 bis 1880) $5^{23}/_{24}$ pCt., also fast genau 6 pCt. betragen. Seit dem Jahre 1851 ist eine geringere Dividende als 6 pCt. nur in den Jahren 1877 bis 1879 (5,75 und zweimal 5 pCt.) erzielt worden. Wenn auch die zum Theil enormen Resultate früherer Jahre (1872 — 17 pCt.; 1871 — 18½ pCt.) für die jetzt vorliegenden, durch die seit 1874 eingetretene erhebliche Vermehrung des Actiencapitals und durch den Ausbau nicht unwichtiger Concurrenzlinien veränderten Verhältnisse nicht ins Gewicht fallen können, so lassen sie doch immerhin einen Rückschluss auf die reichen und sicheren Verkehrsquellen des Unternehmens zu. In der That ist die Frequenz nach dem durch die Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse und durch die neu aufgetretene Concurrenz der Berlin-Dresdener Eisenbahn in den Jahren 1875 bis 1879 hervorgerufenen Rückgang wieder in erfreulicher Zunahme begriffen und hat im Jahre 1880 sowohl in der Zahl der beförderten Personen wie der Gütertonnen bereits die ausserordentliche Frequenz des Jahres 1874 nicht unerheblich übertroffen. Das absolute Gewicht der beförderten Güter erreichte im Jahre 1880 die Höhe von 2 256 945 t, — d. i. die grösste Gewichtsmenge, welche auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn bis dahin jemals verfrachtet war. Auch in den Verkehrseinnahmen zeigt sich in den letzten Jahren wiederum eine aufsteigende Richtung. Im Jahre 1880 wurde eine Mehreinnahme aus dem Personenverkehr von etwa 200 000 *M.* und aus dem Güterverkehr von etwa 400 000 *M.* und im Jahre 1881 — nach den vorläufigen Ermittelungen — aus dem Personenverkehr eine solche von etwa 33 000 *M.* und aus dem Güterverkehr von etwa 200 000 *M.* gegen das Vorjahr erzielt.

Wenn hiernach bei der Schätzung der künftigen Rentabilität des Unternehmens in der beigefügten Denkschrift von der Annahme ausgegangen ist, dass die Betriebsergebnisse der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn gegen diejenigen der beiden letzten Jahre 1880 und 1881 eine wesentliche Veränderung nicht erleiden werden, so findet diese Annahme in den thatsächlichen Verhältnissen ihre volle Begründung. Die dem Unternehmen nachtheilige Wirkung der Concurrenz der Berlin-Dresdener Eisenbahn und der bisherigen Erweiterungen des Staatseisenbahn-Netzes ist im Wesentlichen überwunden und durch die fortschreitende rege Entwickelung in dem eigenen Verkehrsgebiet der Bahn ausgeglichen. Auch für die Zukunft ist nach den bisherigen Erfahrungen die Erwartung berechtigt, dass eine etwaige ungünstige Einwirkung der weiteren Veränderungen in dem Staatseisenbahn-Besitz durch die Entwickelung des eigenen Verkehrs der Bahn und sehr wahrscheinlich auch durch den festeren Anschluss der letzteren an die südlichen Nachbarbahnen, insbesondere an die Sächsischen, Bayerischen und Oesterreichischen Bahnen, sehr bald ihre Ausgleichung finden werde. Die Beziehung zu jenen Ausserpreussischen Bahnen ist von den Gesellschaftsvorständen in der Vorlage an die Generalversammlung vom 16. September 1881 nicht mit Unrecht als die wichtigste Verbindung der Bahn bezeichnet. Jedenfalls darf, wenn man nicht davon absehen will, die möglichen Folgen der jetzt gleichzeitig vorbereiteten Erwerbungen für die Beurtheilung des Werthes des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens in Rücksicht zu ziehen, mit gutem Grund davon ausgegangen werden, dass die Verkehrseinnahmen sich im Durchschnitt mindestens auf der Höhe des Jahres 1881 erhalten werden.

Alsdann aber wird, wie in der anliegenden Denkschrift näher ausgeführt und ziffermässig nachgewiesen ist, auch auf einen annähernd ebenso hohen Reinertrag Seitens der Actionäre gerechnet werden können. Dem Mehraufwand an Zinsen für die bisher noch aus Baufonds verzinsten Obligationen, der Erhöhung der Minimalpacht für die Kohlfuhrt-Falkenberger Eisenbahn und der Mehrausgabe für erheblichere Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen, in der Denkschrift auf zusammen 182 000 *M.* (bezw. bei Hinzutritt der Reparaturbauten an der Rosslauer Elbbrücke auf 209 000 *M.*) nachgewiesen, steht eine Reduction der nach jetzt nicht mehr zutreffenden Sätzen bemessenen jährlichen Rücklagen für den Erneuerungsfonds um mindestens 200 000 *M.* gegenüber, auf welche vom Jahre 1883 ab gerechnet werden darf. Im Einzelnen kann auf die ausführlichen Erörterungen in der Denkschrift Bezug genommen werden.

Von den Gesellschaftsvorständen ist in der Vorlage an die Generalversammlung die Offerte der Staatsregierung als dem zeitigen Nutzungswerth des Unternehmens entsprechend bezeichnet, zugleich aber der Meinung Ausdruck gegeben, dass der dauernde Werth des Unternehmens für die Gesellschaft den gebotenen Preis noch übersteige.

Nach einer in der ersten Hälfte des Jahres 1881 vorgenommenen Berechnung war die dauernde Rente des Unternehmens von der Staatsregierung nur auf 5¼ pCt. geschätzt worden. Diese Schätzung beruhte auf der Annahme, dass nach Massgabe der damals bekannten Betriebsresultate der ersten vier Monate des Jahres sich für das Jahr 1881 eine Mindereinnahme ergeben und die Dividende dieses Jahres sich höchstens auf $5^{6}/_{10}$ pCt. stellen werde. Für die folgenden Jahre war auf eine Vermehrung der Ausgaben durch die Verzinsung der vollen Restsumme des noch in der Abwickelung begriffenen Baufonds und auf die Erhöhung der Minimalpacht für Kohlfurt-Falkenberg (um 80 000 *M.*) Rücksicht genommen, ohne zugleich eine Reduction der Rücklagen in den Erneuerungsfonds in Rechnung zu ziehen. Die auf Grund dieser Schätzung gemachte Offerte einer dauernden Rente von 5¼ pCt. wurde von der Gesellschaft abgelehnt. Nachdem inzwischen die Bergisch-Märkische, die Thüringische, die Berlin-Görlitzer, die Cottbus-Grossenhainer und die Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft die Ueberlassung ihrer Unternehmungen an den Staat beschlossen hatten, hielt es die Staatsregierung mit Rücksicht auf die dadurch für die Berlin-Anhaltische Eisenbahn geschaffene Lage, wie das grosse Interesse des Staates an dem Erwerb der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn im Interesse des Staates sowohl, wie auch der Gesellschaft selbst für ihre Pflicht, zu einer Verständigung über die den Actionären für die Ueberlassung ihres Unternehmens an den Staat zu gewährende Vergütung durch eine gemeinsame Besprechung der Grundlagen für die Bewerthung des Unternehmens von Neuem die Hand zu bieten, zumal aus dem Ergebniss der bisherigen Verhandlungen mit der Gesellschaft nicht zu erkennen war, welche anderweitigen Bedingungen für

die Abtretung des Unternehmens an den Staat seitens der Actionäre für angemessen erachtet werden möchten.

Die in Folge dessen stattgehabten commissarischen Verhandlungen haben zu einer Berichtigung der früheren Berechnung in manchen Punkten geführt. Die frühere Annahme einer Verkehrseinbusse für das Jahr 1881 hatte sich als nicht zutreffend erwiesen; es war vielmehr eine Vermehrung der Einnahmen gegen das Vorjahr zu constatiren. Ausserdem ergab sich aus den speciellen Mittheilungen der Commissarien der Gesellschaftsvorstände, dass bei dem Baufonds eine in der Denkschrift näher erläuterte sehr erhebliche Ersparniss von mehr als 2 000 000 ℳ zu erwarten sei, während früher auf die Verzinsung des Baufonds zum vollen Betrage gerechnet war. Auch fand bei eingehender Prüfung der über das Erneuerungsbedürfniss vorgelegten besonderen Berechnungen die Annahme, dass eine Reduction der Rücklagen für den Erneuerungsfonds nach Ablauf des zur Zeit geltenden Regulativs (Ende 1882), wenn auch nicht zu dem von der Gesellschaftsvertretung in Aussicht genommenen Betrage von etwa 450 000 ℳ, so doch in Höhe von 200 000 ℳ angängig sein werde, ihre Bestätigung.

Hiernach musste die Erhöhung des früheren Angebots auf 6 pCt. gerechtfertigt erscheinen.

Andererseits kann es keinem Zweifel unterliegen, dass der Werth des Unternehmens für den Staat den gebotenen Preis erheblich übersteigt. In einer von den Gesellschaftsvorständen mitgetheilten Berechnung ist dieser Werth sogar auf 8,8 pCt. (beziehungsweise, wenn die Convertirung der 4½ pCt. in 4 pCt. Obligationen unterbleibt, auf 8,4 pCt.) des Actiencapitals beziffert worden. Wenn diese Berechnung auch auf vielfach nicht zutreffenden Voraussetzungen beruht, so werden doch bei Bemessung der dauernden Rentabilität des Unternehmens für den Staat die erheblich vorgeschrittene Schuldentilgung, die Möglichkeit der anderweitigen nutzbaren Verwendung des Gesellschaftsfonds und die in der Denkschrift dargelegten erheblichen Ersparnisse im Betriebe und in der Verwaltung in Rücksicht zu ziehen sein.

Erwägt man hierzu die eminente Bedeutung, welche gerade dem Berlin-Anhaltischen Unternehmen für die Durchführung des Staatseisenbahn-Systems beizumessen ist, so erscheint es unbedenklich, den gebotenen Preis, welcher den Actionären ein angemessenes Aequivalent für die Aufgabe ihrer Rechte gewährt, durch die für den Staat mit dem Erwerb verbundenen weiteren Vortheile aber noch erheblich überwogen wird, zu bewilligen.

Der Gesetzentwurf sowie der demselben beigefügte Vertrag entsprechen in ihrer Fassung im Wesentlichen den bisher vorgelegten Gesetzentwürfen und Verträgen gleicher Art.

Danach übernimmt der Staat den Betrieb des Unternehmens auf seine Rechnung — und zwar schon für das laufende Jahr (§ 2 des Vertrages), während die Dividende für das Jahr 1881 noch in der bisherigen Weise festgesetzt und an die Actionäre vertheilt werden soll (§ 4 des Vertrages). Die den Actionären in Zukunft zu gewährende feste Rente von 6 pCt. für die Stammactie (§ 5 des Vertrages) beläuft sich auf jährlich 3 105 000 ℳ; der zum Umtausch der Stammactien in Schuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Staatsanleihe (§ 8 des Vertrages) erforderliche Betrag an Staatsschuld-Verschreibungen auf 77 625 000 ℳ, welcher spätestens 4 Monate nach der Betriebsübernahme, voraussichtlich also am 1. October 1882 bereit zu stellen ist. Zählt man den auszugebenden Staatsschuldverschreibungen den Betrag der ultimo 1881 im Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen von 47 321 800 ℳ hinzu, so ergiebt sich die Summe von 124 946 800 ℳ, oder nach Abzug des disponiblen Bestandes des Baufonds von 2 001 600 ℳ der Betrag von 122 945 200 ℳ als Erwerbspreis der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Die dem Staat nach § 2 des Vertrages anheimfallenden Fonds beliefen sich Ende 1880:

a) der Reservefonds auf	150 000 ℳ
b) der Erneuerungsfonds auf	2 660 931 „
c) der Unfallfonds auf	90 315 „
zusammen auf .	2 901 246 ℳ
Davon sind zur Abfindung der Directoren nach § 10 des Vertrages	906 250 „
in Abzug zu bringen, so dass nach dem Abschluss von 1880	1 994 996 „

verbleiben würden. Die Verwendung dieser Fonds ist nach § 6 des Gesetzentwurfs der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Nach § 11 des Vertrages tritt der Staat in den von der Berlin-Anhaltischen mit der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft geschlossenen Betriebs-Ueberlassungsvertrag vom 21. Februar 1878 ein, durch welchen die letztgenannte Gesellschaft zunächst auf 60 Jahre bis ultimo 1937, den Betrieb der Kohlfurt-Falkenberger Bahn gegen die Uebernahme der Zinsgarantie für die 4½ pCt. Prioritätsschuld von 1 800 000 ℳ (bisher nur mit 1 446 000 ℳ begeben) und gegen Zahlung eines in § 16 des gedachten Vertrages näher bezeichneten Gewinnantheils an die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft für deren eigene Rechnung überlassen hat. Das Nähere ist in der Denkschrift, welcher auch der Ueberlassungsvertrag beigefügt ist, ausführlich erläutert. Die für die Betriebsführerin aus diesem Vertrage entspringenden Lasten sind bei der Bewerthung der Berlin-Anhaltischen Actien bereits voll in Rechnung gezogen, so dass der Staat demnächst ohne eine weitere Belastung mit der Betriebsübernahme der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn auch die Verwaltung und den Betrieb der für die Verbindung der Provinzen Schlesien und Sachsen wichtigen Oberlausitzer Eisenbahn für eigene Rechnung übernimmt.

Mit dem Erwerbe des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens für den Staat gehen

430,68 km	der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in das Eigenthum des Staates über, während weitere
151,87 km,	welche der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft gehören, in Staatsbetrieb genommen werden, so dass sich die der Verwaltung des Staates unterstellten Bahnen um
581,82 km	vermehren.

Zur Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage.

Berlin, am 17. März 1882.

Die dritte Lesung der Eisenbahnverstaatlichungs - Vorlage soll am Sonnabend, den 18. d. M., im Abgeordnetenhause stattfinden, nachdem das Herrenhaus, wie man voraussetzt, Freitag, den 17. d. M., den Entwurf betreffs der finanziellen Garantien angenommen haben wird.*) Inzwischen wird die Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses die wichtige Frage der Feststellung der Tarife berathen. Es liegen der genannten Commission 2 Anträge zu dem Gesetzentwurfe über die sog. wirthschaftlichen Garantien (resp. über den Landes-Eisenbahnrath) vor, welche zu dem Zweck gestellt werden, um der Volksvertretung einen Einfluss auf die Normirung der Eisenbahntarife zu sichern.

Seitens der nationalliberalen Abgg. v. Eynern und v. Heede wird zu § 20 des Gesetzes über den Landes- Eisenbahnrath folgender Zusatz beantragt:

„Erhöhungen der bestehenden Normaltarif-Gebühren bedürfen der Genehmigung des Landtags. Im Falle der Dringlichkeit kann die Staatsregierung Erhöhungen der Normaltarif-Gebühren ohne vorherige Genehmigung des Landtags vornehmen; sie muss alsdann aber die nachträgliche Genehmigung nachsuchen.“

Ferner beantragen die fortschrittlichen Abgeordneten Steffens und Genossen:

„Die Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths werden von dem Minister der öffentlichen Arbeiten unter Beifügung einer übersichtlichen Darlegung des Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen dem Landtage mitgetheilt. Dem Landtage wird eine Uebersicht der normalen Einheitssätze für den Verkehr von Personen, Gütern, Vieh und Fahrzeugen, sowie derjenigen Tarife, welche abweichend von den normalen Einheitssätzen zur Einführung gebracht sind, unter Darlegung der Construction der letzteren sowie der Veranlassung zu deren Einführung, soweit dieselbe nicht aus den Verhandlungen des Eisenbahnraths hervorgeht, jährlich im Staatshaushalt vorgelegt. Aenderungen in den normalen Einheitssätzen im Verkehr von Personen, Gütern, Vieh und Fahrzeugen werden jährlich im Staatshaushalt festgestellt. Tarife, die abweichend von den normalen Einheitssätzen im Verkehr von Personen, Gütern, Vieh und Fahrzeugen durch die Staatseisenbahnverwaltung eingeführt sind, müssen unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Publikationsfrist aufgehoben werden, wenn bei Festsetzung des Staatshaushalts deren Aufhebung verlangt wird.“

Die „Nat.-Ztg.“ bemerkt zu diesen Anträgen: „Die beiden Anträge unterscheiden sich insofern, als der nationalliberale die parlamentarische Zustimmung nur zu Erhöhungen, der fortschrittliche sie überhaupt zu Abänderungen des Normaltarifs verlangt, also auch zu Ermässigungen, und ferner dadurch, dass die Nationalliberalen einen besonderen legislatorischen Act des Landtages für diese jedesmalige Zustimmung in Aussicht nehmen, während die Fortschrittspartei im Staatshaushaltsetat alljährlich die entsprechende Feststellung vornehmen will; beide Anträge stimmen darin überein, dass abweichende Anordnungen der Verwaltung, welche nothwendig geworden, während der Landtag nicht versammelt war, der nachträglichen Genehmigung bedürfen, und wenn diese versagt wird, ausser Kraft treten sollen. Ein erheblicher Unterschied zwischen den beiden Anträgen ist insofern kaum vorhanden, als der Fall nicht wahrscheinlich ist, dass die Regierung Ermässigungen des Tarifs beabsichtigen würde, denen das Abgeordnetenhaus nicht zustimmen wollte; immerhin ist es denkbar, dass von unrichtigen wirthschaftlichen Gesichtspunkten aus einmal zu Gunsten einzelner Verkehrsinteressen Tarifherabsetzungen erfolgen könnten, welche die Steuerzahler decken müssten. Insofern empfiehlt es sich wohl, die parlamentarische Zustimmung nicht blos zu „Erhöhungen“, sondern überhaupt zu „Abänderungen“ zu verlangen.

„Die Hoffnung ist begründet, dass es über diese Frage zu einer Verständigung sowohl unter den Parteien, als mit der Regierung kommen wird. Augenblicklich ist die Lage der auf die Verstaatlichung bezüglichen Gesetze bekanntlich die, dass das Abgeordnetenhaus die Schlussabstimmung über das eigent-

---

*) Das Herrenhaus nahm heute, am 17. März, den Gesetzentwurf, betreffend die finanziellen Garantien, nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses mit allen gegen 2 Stimmen an.

liche Verstaatlichungsgesetz vertagt hat, bis das Herrenhaus das Gesetz über die „finanziellen Garantien" genehmigt haben wird. Durch weitere Vertagung bis nach der Genehmigung auch des Gesetzes über die wirthschaftlichen Garantien und damit der Beschlüsse über die Normirung der Tarife durch das Herrenhaus fürchtet man im Abgeordnetenhause das Zustandekommen der Verstaatlichungsverträge zu gefährden: die Actiengesellschaften sind an dieselben bekanntlich bis zum 1. April gebunden, und die Tariffrage ist so spät in Angriff genommen worden, dass es in der That jetzt zweifelhaft erscheinen kann, ob bis zum 1. April die Verständigung darüber in den Commissionen und im Plenum beider Häuser zu erreichen wäre." Die „Nat.-Ztg." knüpft daran die Bemerkung, dass das Abgeordnetenhaus durch die neu eingebrachte Vorlage über den Erwerb der Anhalter Eisenbahn, welche nach dem betreffenden Vertrage bis zum 1. Juni genehmigt sein muss, ein Mittel erhalten habe, die Durchsetzung seiner demnächstigen Beschlüsse über die Normirung der Tarife zu sichern; es werde in der Lage sein, davon die Zustimmung zum Ankauf der Anhalter Bahn abhängig zu machen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 13. März 1882. (Budgetdebatte. Zoll- und Eisenbahnausschuss. Tarifenquête. Böhmische Commerzialbahnen. Oberschlesische Kohlengruben. Tarifermässigungen. Schlepphahnen. Nordwestschifffahrt. Januareinnahmen. Rákos-Ujszász. Zwei Generalversammlungen. Galizische Bahnvereinigung. Proske's Vortrag. Börsennotiz.)

In der Budgetdebatte des Oesterreichischen Handelsministeriums rechtfertigte der Minister Pino die Verzögerung der Eisenbahnenquête, welche erst für den 27. d. M. einberufen werden konnte. Ueber die zur Hebung Triests beantragte Resolution bemerkte der Minister: Es ist mir der langgehegte Wunsch der Triestiner und der Küstenbewohner bekannt; es betrifft dies nämlich die Fortsetzung der Rudolfbahn bis ans Meer. Ich gedenke im Laufe des Sommers wieder Studien in dieser Beziehung zu machen und dieselben dann der Regierung vorzulegen. Die Debatte über die Heilighaltung der Sonn- und Feiertage bei den Postämtern streifte auch den Eisenbahndienst. Es wurde bemerkt, dass auf die localen Verhältnisse Rücksicht genommen werden müsse, dass es sich dabei zunächst um Wien und die Verkehrscentren handelt, wo jede Stunde aus einer anderen Weltrichtung die Post mit den Eilzügen eintrifft, die den internationalen Verkehr regeln. Jahr für Jahr kommt Sonnabend Mittags der Lloyddampfer in Triest an, der die Türkische und Levantepost führt. Er hat den Anschluss an den Schnellzug, der von Triest Sonntag um 10 Uhr Vormittags in Wien eintrifft. Es wäre nur zu bedauern, wenn diese einmal in der Woche eintreffende Post nicht am Sonntag erledigt würde. Der Berichtigung, dass dieser Dampfer erst Sonntag eintrifft, wurde der anderweitige Umstand entgegengehalten, dass die Berufung auf Deutschland nicht zutreffe, da es wenigstens 5 pCt. weniger Feiertage habe.

Im Zollausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurde vorgebracht, dass die Verwohlfeilung der Frachttarife der Landwirthschaft mehr nütze, als der ausgiebigste Schutzzoll, daher die Einschränkung der vorgeschlagenen Getreidezölle zulässig sei. Minister Pino bekämpfte die diesbezüglich gewünschte Ausnahmsstellung mehrerer Kronländer. Die Regierung ist bestrebt, auch den herrschenden Uebelständen in Bezug auf die Frachttarife abzuhelfen, soweit dies eben möglich. Die am 27. März zusammentretende Eisenbahnenquête werde vorerst die erforderliche Klarheit schaffen. In den südlichen Ländern sei wohl das Bedürfniss der Bevölkerung nach Getreide ein grösseres als in den übrigen; doch seien die dortigen Zustände nicht ganz unverschuldete. Speciell Dalmatien hat bereits einen Getreidezoll gehabt, eine Wiedereinführung desselben wird dasselbe nicht zu sehr treffen; die Tarife der Ungarischen Eisenbahnen, die das Getreide über Fiume nach Dalmatien führen, seien sehr günstig und werden immer günstiger werden. Uebrigens biete der Zolltarif denn doch auch allerhand Aequivalente. Die Einführung ermässigter Frachttarife für Massengüter werde sehr vieles ändern. Im grossen Verkehr wird in Folge des Zolles der Getreidepreis nicht steigen.

Im Eisenbahnausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurde begüglich mehrerer die Böhmisch-Mährische Transversalbahn betreffenden Petitionen vom Minister erklärt, dass auf dieselben keine Rücksicht mehr genommen werden könne, nachdem die Vorarbeiten in ein solches Stadium angelangt sind, dass die bezügliche Gesetzvorlage demnächst eingebracht werden wird. Auf die Anfrage eines Abgeordneten, wie es denn mit dem südwestlichen Theile der Transversalbahn Iglau-Neuhaus stehe und ob die Regierung dem schon von den früheren Handelsministern gegebenen Versprechen nachzukommen bereit sei, die wichtige Bahn von Budweis über Krumau an die Bayerische Grenze nach Thunlichkeit zu unterstützen, versicherte der Minister, die Regierung werde bestrebt sein, allen billigen und begründeten Anforderungen in dieser Hinsicht zu entsprechen und die möglichst weitgehende Staatsunterstützung behufs Ausführung dieses Projectes zu gewähren, vorausgesetzt, dass die Vertretungskörper dazu ihre Zustimmung geben. Eine ähnliche Zusicherung gab der Minister über die Interpellation wegen der Stellung der Regierung gegenüber der Verlängerung der Dalmatinischen Bahn über Knin.

Für die am 27. März d. J. zusammentretende Eisenbahn-Tarifenquête wurden als Vertreter des Handelsministers die Herren Sectionsräthe v. Pollanetz und Baron Buschmann, und als Vertreter der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen die Herren Regierungsrath Steingraber und Oberinspector Dr. Lange designirt Diese Vertreter werden bei den Gruppenverhandlungen anwesend sein, den Vorsitz führen und die Debatte leiten. Die Einladungen an die 241 Mitglieder der Enquête gehen erst dieser Tage zugleich mit der Geschäftsordnung der Enquête ab; ein eigentliches Questionär für dieselben wird nicht zugesendet werden. Die Regierung hat bereits unterm 20. September 1880 die Fragebogen versendet und die an die Regierung seitens der Corporationen gesendeten Antworten und Petita sind bereits im October v. J., nach Gruppen geordnet, an die Corporationen zur Kenntnissnahme eingesendet worden, als dieselben aufgefordert wurden, Delegirte in die Enquête dem Ministerium nambaft zu machen. Diese Sammlung von Petita und Anträgen ist bereits durch die Thatsache in manchen Artikeln, namentlich bezüglich der Artikel Holz, Mehl, Petroleum überholt, für welche über Intervention der Generalinspection den gewünschten Tarifänderungen seitens der Eisenbahnen stattgegeben wurde.

Die Böhmischen Commercialbahnen werden am 1. Mai d. J. den Betrieb der Bergwerksbahn Rokyčan-Miröschau erhalten. Nach Inhalt des vom K. K. Handelsministerium unterm 31. October 1881 genehmigten Vertrages über den Ankauf der Miröschau-Rokyčaner Bergwerksbahn hat nämlich die Steinkohlengewerkschaft Miröschau die vorgenannte Bergwerksbahn mit den dazu gehörigen Grundstücken und dem ihr gehörigen, im Bahnhofe Rokyčan der Böhmischen Westbahn befindlichen Geleise an die Bauunternehmer Johann Muzika und Carl Schnabel als Concessionäre der Localbahn Nezvestic-Miröschau (Concessionsurkunde vom 9. Mai 1881) um 250 000 fl. Oe. W. verkauft (§ 1). Die Käufer dieser Bergwerksbahn haben sich verpflichtet den von der Gewerkschaft Miröschau mit der Böhmischen Westbahn unterm 17. Mai 1878 abgeschlossenen Betriebsvertrag während seiner restlichen Dauer, d. i. bei vertragsmässiger sechsmonatlicher Kündigung bis 1. Mai 1882 einzuhalten. Bei dem Umstande, als nach Allerh. Concessionsurkunde vom 9. Mai 1881 die Miröschau-Rokyčaner Bergwerksbahn im Falle der Einbeziehung in das neue Unternehmen ihre bisherige Eigenschaft einer Privatbahn verliert und in eine öffentliche Bahn umgestaltet wird, haben auf dieselbe als integrirenden Bestandtheil des neuen Unternehmens alle Bestimmungen obiger Concessionsurkunde gleichmässig Anwendung zu finden.

Die Böhmischen Commercialbahnen haben die Bezeichnung zweier Stationen der Localbahn Königgrätz-Wostromer geändert. Da eine Station Sadowa im Berliner Eisenbahn-Directionsbezirke an der Linie Berlin-Erkner, ferner eine Station Račic an der Kaiser Franz-Josefhahn existirt, so hat sich, um Irrthümer im Verkehre vorzubeugen, die Nothwendigkeit ergeben, die Stationen Sadowa und Račic der Localhahn Königgrätz-Wostromer mit entsprechenden besonderen Bezeichnungen zu versehen. Diese Stationen werden mit Bewilligung des Handelsministeriums, welche unterm 3. März erfolgte, die Namen „Sadowa-Dohalic" und „Račic a. d. Trotina" führen.

Von den Kohlengruben Oberschlesiens werden von Jahr zu Jahr namhaftere Quantitäten nach Oesterreich verfrachtet. Allein der Export dahin wird noch immer behindert durch die zu hohen Frachtsätze seitens der Oesterreichischen Eisenbahnen sowie durch die „Verzehrungssteuer", welche für diesen Artikel in den Städten eingehoben wird. Wie verlautet, beabsichtigt die Deutsche Regierung dahin zu wirken, dass die Vertragsbestimmungen im Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrage, beziehentlich Artikel 16 genau durchgeführt werden, in welch' letzterem es heisst: „Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen des anderen Theiles und deren Güter nicht ungünstiger als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden".

Wegen Erwirkung von Tarif-Ermässigungen für das Lagerhaus der Stadt Wien wurde von deren Gemeinderathe beim Handelsminister eine Eingabe überreicht. In derselben werden die ausserordentlichen Vortheile der Budapester Entrepôts gegenüber den misslichen Verhältnissen des Wiener Stadt-Lagerhauses und die höchst abträgliche Rückwirkung für den Wiener Platz in eingehender Weise, mit ziffermässigen Daten reichlich belegt, dargestellt, und wird der Einfluss der hohen Regierung dafür erbeten, dass den berechtigten Forderungen des Wiener Getreide- und Productenhandels Rechnung getragen und dem städtischen Lagerhause die demselben dringend nothwendigen Begünstigungen gewährt werden. Auch wäre diese Angelegenheit nicht erst durch die Eisenbahn-Tarifenquête anzuregen, sondern einer separaten Behandlung zuzuführen. Die zur Unterstützung dieser Eingabe angegangene Wiener Handelskammer stellt nun die Bitte um

Geltendmachung des Einflusses der hohen Regierung zur Erwirkung von billigeren als den bisherigen Verbindungsbahngebühren für Sendungen von und zum Stadt-Lagerhause und des Zugeständnisses von Reexpeditions-Begünstigungen an dasselbe bezüglich aller Relationen, sowie dass dieses in Bezug auf die Dauer der Reexpeditions-Fristen und Zuschlagstaxen-Befreiungen von den Oesterreichischen Bahnen wenigstens in gleicher Weise bedacht werden möge, wie dies von den genannten Bahnen anderen Lagerhäusern gegenüber geschieht. In der Eingabe an das Ministerium ist besonders hervorzuheben, wie rücksichtlich der Entrepôts zu Budapest die dortige Regierung motu proprio ausserordentliche Fürsorge aufwandte und alle dem Handel vortheilhaften Begünstigungen gewährte. In der vorangegangenen Debatte wurde der Nothwendigkeit von Lagerhäusern für die Verwerthung landwirthschaftlicher Produkte mit dem Bedauern Ausdruck gegeben, dass seitens der Bahnverwaltungen keinerlei Entgegenkommen zu verzeichnen sei, dass insbesondere die Tarife der Verbindungsbahnen viel zu hoch seien und daher das Lagerhaus, für welches die Commune einen so ausserordentlichen Aufwand gemacht, nicht in der möglichen Weise ausgenützt werde.

Für eine 2,5 km lange eingeleisige normalspurige Bahn von der Nordwestbahnstation Kuttenberg zu dieser Stadt und für zwei Schleppbahnen von 432 und 363 m Länge zu den dortigen Zuckerfabriken wurde der Firma B. Teller in Prag die Concession ertheilt. Der Concessionär ist verpflichtet, wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehr mit der Nordwestbahn eine Vereinbarung zu treffen und dieselbe der Staatsverwaltung zur Genehmigung vorzulegen. In jeder Richtung ist täglich wenigstens ein dem Personenverkehre dienender Zug einzuführen. Der Bau hat sofort zu beginnen und ist die Bahn längstens binnen 6 Monaten, vom Tage der Concessionirung (23. Januar 1882) an gerechnet, dem öffentlichen Verkehr zu übergeben. Ueberdies sind alle im Localbahngesetze vom 25. Mai 1880 vorgesehenen Erleichterungen gewährt.

Ueber die Concurrenzbeschwerde gegen die Nordwest-Schifffahrtgesellschaft, welche mit Berufung auf die §§ 4 und 15 des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages von den Interessenten der Elbeschifffahrt bei den Deutschen Regierungen überreicht wurde, bemerkt das offiziöse „F. B.“: Bis jetzt hat die Deutsche Regierung es unterlassen, diesen Rath (die Geltendmachung beider Paragraphen) zu befolgen und wird es auch für die Folge thun, da der Elbeumschlag bei Laube ebenso wenig ausschliesslich die Oesterreichischen Interessenten schützt, als der Elbeumschlag bei Dresden diese ausschliesslich schädigt. Der Grund der Etablirung des Elbeumschlages bei Laube war eine Paralysirung der die Durchfuhr von Vieh und Getreide Oesterreichisch-Ungarischer Provenienz durch Deutschland aufhebenden verkehrs- und tarifpolitischen Bestimmungen, nachdem unsere Vertragsverhandlungen sich mit Deutschland zerschlagen und nur ein Meistbegünstigungsvertrag abgeschlossen wurde.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr gestaltete sich im Januar 1882 wie folgt: Es wurden im Ganzen 2 643 393 Personen und 4 547 816 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 16 597 250 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 883 fl. Im gleichen Monate 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 2 277 089 Personen und 4 211 419 t Güter — 15 530 876 fl. oder pro Kilometer 845 fl.; daher resultirt für Januar 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 38 fl. oder 4,5 pCt.

Da die technisch-polizeiliche Begehung der Rákos-Ujszászer Eisenbahn mit vollem Erfolge vorgenommen wurde, hat die Begehungscommission sofort an Ort und Stelle die Bewilligung zur Eröffnung dieser Eisenbahnlinie für den öffentlichen Verkehr ertheilt, welche Linie daher auch am 11. l. Mts. eröffnet wurde. Die neue Linie, deren Länge 75,91 km beträgt, wurde auf Grund des G. A. 38 1880 unter unmittelbarer Leitung der Königlich Ungarischen Generalinspection für Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut; Bauunternehmer waren Schlimp, Agulár und Skazil, welche sämmtliche Unter-, Ober- und Hochbauarbeiten auf Grund der am 3. März 1881 abgehaltenen Concurrenzverhandlung als billigste Offerenten um 1 693 767 fl. 62 kr. übertragen erhielten und nach dem mit ihnen abgeschlossenen Verträgen verpflichtet gewesen wären, den Bau bis 31. December 1881 zu vollenden, doch wurde, nachdem sich beim Baue einige Schwierigkeiten herausstellten, später der Bautermin bis 1. Mai l. J. verlängert, welchen die Unternehmer, wie die Thatsache der Eröffnung zeigt, nicht ganz in Anspruch genommen haben. Die Verkehrsmittel für diese Bahn hat das Communicationsministerium direct durch die Königlich Ungarischen Staatsbahnen anschaffen lassen. Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Rákos-Ujszász, durch welche die Theissbahnlinien von Szolnok mit der Hauptstadt in eine directere und kürzere Verbindung treten, ist ein neuer Beweis der vom Communicationsministerium inaugurirten selbstbewussten National-Eisenbahnpolitik.

Die Szamosthaler Eisenbahngesellschaft hat eine ausserordentliche Generalversammlung abgehalten. Die Direction beantragt den Ausbau der Flügelbahn von der Station Deés der Szamosthaler Bahn bis Deésakna. Aus der Motivirung dieses Antrages ist hervorzuheben, dass auf der projectirten Flügelbahn viel Deésaknaer Salz verfrachtet werden könnte und der hierfür sicher zu gewärtigende Ertrag ausser dem Ersatz der Baukosten dieser Linie auch noch die Rentabilität der Szamosthaler Bahn erhöhen wird. Die ganze Flügelbahn würde 3 km lang sein und deren Herstellung nicht mehr als 50 000 fl. in Anspruch nehmen. Zur Beschaffung der zum Baue erforderlichen Gelder schlägt der Directionsbericht eine derartige Modification der Statuten vor, dass das bisherige Actiencapital von 1 Million auf 1,1 Millionen erhöht werde, was durch Emission von 142 Prioritäts- und 58 Stammactien erreicht werden kann. Die Generalversammlung hat den Bau der Flügelbahn einstimmig beschlossen und die Direction angewiesen, hierfür die erforderlichen Massregeln zu treffen.

Die General-Versammlung der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft wurde am 5. d. Mts. in Prag abgehalten. Es befanden sich 76 km Localbahnen im Betriebe, wovon 17 km während 12 Monaten und 59 km durchschnittlich zwei Monate im Betriebe standen. Für die Bau-Ausführungen im Jahre 1882 sind fünf Localbahnen in der Gesammtlänge von 81 km bestimmt. Der Bahnbetrieb des Jahres 1881 ergab eine Einnahme von 161 699 fl.; die Betriebs-Ausgaben stellten sich auf 60 722 fl.; es verblieb daher ein Betriebs-Ueberschuss von 100 976 fl., welcher sich durch diverse Einnahmen und einen Ueberschuss aus der Actienbegebung auf einen Reingewinn von 420 774 fl. erhöht. Die General-Versammlung beschloss, hiervon 100 000 fl. dem statutenmässigen Reservefonds zuzuweisen, 5 857 fl. für die Tantièmen des Verwaltungs - Ausschusses und des Directionsrathes zu bestimmen, 12 fl. oder 6 pCt. pro Actie, d. i. 300 000 fl. als Dividende an die Actionäre zu vertheilen und den Rest von 2 719 fl. 36 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Ueber die Anfrage eines Dresdener Actionärs, ob die Bauvergebung im Concurrenzwege erfolge, erwiderte Director Ritter v. Schwind, dass die Inscenirung von Localbahnen andere Vorkehrungen verlangt, als die Errichtung von Hauptbahnen; die Bau-Unternehmung soll in der Verwaltung vertreten sein, um ganz genau die zahlreichen Bedürfnisse der einzelnen Localbahnen kennen zu lernen. Ueberdies hat die Verwaltung den Vortheil, dass ihre Bau-Unternehmer das volle Risico für die oft kostspieligen Vorarbeiten auf sich nehmen, wenn einzelne Projecte nicht zu Stande kommen, und dass sie der Sorge enthoben wird, ein kostspieliges Bau-Bureau zu halten.

Die Vereinigung der Galizischen Eisenbahnen beschäftigt beim Fortschreiten der Arbeiten für die Galizische Transversalbahn — der „Vorstadtztg.“ zufolge — die leitenden Kreise. Das Nördling'sche Project der Vereinigung unter Führung der Lemberg-Czernowitzer Bahn ist an dem lauten Widerspruche der einflussreichen Kreise Galiziens vor 6 Jahren gescheitert und tauchte bei der vom Reichstage abgelehnten Concessionirung der Transversalbahn an die Länderbank zum zweiten Male auf. Nun soll dem genannten Blatt zufolge die Lemberg-Czernowitzer Bahn wieder thätig sein, um dieses damalige Regierungsproject zu verwirklichen, womit ihr alle übrigen Galizischen Bahnen mit Ausnahme der Karl-Ludwigbahn überantwortet werden. Ein Hinderniss bilde eine Persönlichkeit, welche sich durch ihr eminentes Fachwissen und durch ihr äusserst urbanes und conciliantes Auftreten Sympathien in den betreffenden Kreisen erworben hat und wohl schwerlich bei der s. z. Organisation der jüngeren Galizischen Bahnen umgangen werden kann. Es sei daher noch eine zweite Strömung bemerkbar, wonach die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, die von ihr betriebenen zwei Staatsbahnen (Dniester und Tarnow-Leluchower), dann die Erzherzog-Albrechtbahn und die Galizische Transversalbahn einen Verwaltungskörper bilden sollen, dagegen die Lemberg - Czernowitzer Bahn selbstständig bleiben und nur zu einem Cartell über die Verkehrstheilung betreffs der von Osten und Süden über Stanislau gehenden Transporte veranlasst würde. Bemerkt wird schliesslich in dem gedachten Blatte, dass der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn vertragsmässig die beiden genannten Staatsbahnen nur für den 31. December einjährig gekündigt werden können und dass, nachdem eine solche Kündigung bisher nicht erfolgt ist, dieselbe erst pro 1. Januar 1884 in Wirksamkeit treten könnte.

Ueber Einrichtungen zur Sicherung der Ein- und Ausfahrt der Züge in Stationen hielt Herr Oberingenieur L. Proske der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb im Eisenbahnclub einen sehr beifällig aufgenommenen Vortrag.

Als Grundlage seiner Ausführung dienten die im vorigen Jahre bei der elektrischen Ausstellung in Paris zur Ansicht gebrachten neuesten Apparate, welche theils nach Modellen, theils nach Plänen erläutert wurden.

Der Vortragende wies nach, dass die Wahl und Art der Einrichtung solcher Sicherungsanlagen von den Betriebsverhältnissen der Bahn abhängig sei, dass also bei Bahnen mit grossem Verkehr, wo jedes Organ einen vollkommen abgeschlossenen Wirkungskreis hat, die Einrichtungen andere sein werden, als bei solchen Bahnen mit mittleren Verkehr, wo der Beamte für die gesammte Manipulation in der Station verantwortlich sei.

Er unterschied demzufolge zweierlei Hauptgruppen.

1. Centrale Weichen- und Signal-Sicherungseinrichtungen ohne oder mit centralisirter Weichenstellung und Abhängigkeit von der Freigebung der Fahrstrassen für die Ein- und Ausfahrt der Züge vom Stationsbureau (System Siemens & Halske) und

2. Central-Weichen- und Signal-Stellapparate mit oder ohne Abhängigkeit von zweiten Personen. In letztere Kategorie wurden eingereiht die Apparate von

a) Saxby & Farmer,
b) Schnabel & Henning,
c) Rüppell,
d) das System Hieronymi in Strassburg als Pendant ad b) mittelst elektrischer Avertirung.

Diese Systeme wurden vom Vortragenden eingehend erörtert und rücksichtlich ihrer Vor- und Nachtheile unter einander verglichen, indem er wie folgt resumirt:

Es giebt dermalen Sicherheits-Einrichtungen, welche mit voller Präcision und Sicherheit selbst bei den complicirtesten Anlagen die Sicherheit des Verkehrs auf die denkbar verlässlichste Weise verbürgen, und bleiben nur mehr zwei Gefahrmomente:

1. Wenn der Locomotivführer das Haltsignal unbeachtet lässt.

2. Wenn der Blockwärter das Fahrsignal nach Einfahrt des Zuges nicht einzieht und ein unmittelbar folgender Zug auf derselben Fahrstrasse in den vorausgegangenen hineinfahren würde, welches Gefahrmoment bei gleichzeitiger Einrichtung der Streckenblockirung aber ebenfalls ausgeschlossen ist, weil dann nie 2 Züge gleichzeitig in dieselbe Blockstation einfahren können.

Inspector Pollitzer leitete über den Vortrag eine Discussion ein, an welcher Baudirector Hohenegger, Ingenieur Libisch und der Vortragende theilnahmen. Die Modelle wurden noch einige Tage im Club belassen, um deren Studium vornehmen zu können. Der Präsident dankt Herrn Oberingenieur Proske für den interessanten Vortrag und für die Bereitwilligkeit, seine auf Studienreisen gesammelten Erfahrungen dem Club mitzutheilen.

Der ausführliche Vortrag sammt Zeichnungen und Beschreibung wird in der Fachzeitschrift „Der Oesterreichische Bautechniker" und zugleich im Separatabdruck erscheinen.

Die abgelaufene Börsenwoche hatte eine ziemlich feste Tendenz. Obzwar in Folge von Realisirungen die marktgängigen Sorten bis auf Südbahn (139,25) etwas wichen, behielten die Bahnen doch ihre Anziehungskraft fürs Capital. Gesucht war Mährische Grenzbahn (66), nachdem das Gerücht sich behauptet, die Kaiser Ferdinands Nordbahn stehe in Kaufunterhandlungen mit ihr. Böhmische Nordbahn wurde auf 139,50 poussirt, weil das Bankhaus Reiger ihre Fusion mit der Turnau-Kraluper Bahn (225) ernstlich anstrebt.

Ueber Einschaltung von Eisenbahn-Glockensignalen.

In No. 18 S. 278 unserer Zeitung wurde auf eine Erfindung aufmerksam gemacht, die darin besteht, dass in die Glockenlinie Leclanche-Batterien im Gegenschluss auf Arbeitsstrom eingeschaltet werden, wodurch der Betrieb nebst der Billigkeit auch technische Vortheile biete. Da bei der betreffenden Vorlesung von den Fachmännern der Wunsch geäussert wurde, dass die Versuche auch auf langen Strecken angestellt werden möchten, theilt uns Herr Ingenieur Sedlaczek in Leoben mit, dass bei der Oesterreichischen Kronprinz Rudolfbahn die beschriebene Einschaltungsweise durch den Telegraphen-Vorstand Herrn Franz Gattinger vor mehr als 12 Jahren auf sämmtlichen Strecken — ohne Rücksicht ob dieselben kurz oder lang sind — durchgeführt wurde und seit dem Bestehen der Leclanche-Batterien theils diese und theils Batterien System Lucan (Telegraphen-Assistent der Rudolfbahn), welche dieselben Vorzüge wie erstere besitzen, deren Erhaltung jedoch sich noch öconomischer stellt, eingeschaltet sind.

Auch hat diese langjährige Erfahrung bestätigt, dass die in dem Aufsatze angeführten öconomischen und practischen Vortheile thatsächlich existiren.

Die Eisenbahnen der Australischen Colonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

Artikel IX.*)

Süd-Australien, die zweitgrösste Colonie des Australischen Continents, wurde am 28. December 1836 gegründet und umfasst jetzt ein Areal von 17 875 Deutsch-geographischen Quadratmeilen. Dennoch zählte sie am 31. December 1881 erst eine Bevölkerung von 292 983. Wie überhaupt, so hat die Colonie in den 45 Jahren ihrer Existenz auch im Eisenbahnwesen bedeutende Fortschritte gemacht. Die erste 7½ Miles lange Bahn von der City of Adelaide, in 34° 57′ südl. Br. und 138° 38′ östl. L. Gr., nach Port Adelaide wurde am 21. April 1856 eröffnet, und am 31. December 1880 befanden sich, ohne die kleinen privaten Suburban-Trambahnen zwischen Adelaide und nahe gelegenen Orten, 680 Miles in Betrieb und 304½ Miles noch in Bau. Alle diese Bahnen waren mit Ausschluss von zweien, welche in der Länge von zusammen 13 Miles Adelaide mit dem Badeorte Glenelg und der Holdfast Bay verbinden, Staats- und, 42½ Miles Pferdebahnen ausgenommen, Locomotivbahnen. Es hatten darunter 273¾ Miles die breite Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll und die übrigen die schmale von 3 Fuss 6 Zoll. Bis Ende 1880 waren 5 128 370 £ auf Eisenbahnen verausgabt worden, und von der im December 1881 vom Parlamente bewilligten neuen Anleihe in der Höhe von 1 308 545 £ sollen 763 790 £ ebenfalls auf Eisenbahnbauten verwendet werden. Es wurden auf den Staatsbahnen im Jahre 1880 im Ganzen 2 937 282 Personen und 714 206 t Güter befördert und dafür 433 987 £ vereinnahmt, gegen 328 332 £ im Vorjahre, wovon resp. 265 284 £ und 260 382 £ für den Betrieb in Abzug kamen. Der Reingewinn von 68 703 £ verzinste das Anlagecapital mit ungefähr 3½ pCt.; das an der Verzinsung Fehlende musste der Staatssäckel hergeben. Die 52½ Miles lange Bahn von Port Pirie, in 33° 10′ südl. Br. und 138° östl. L. Gr., nach dem Städtchen Jamestown, in 33° 15′ südl. Br. und 138° 33′ östl. L. Gr., lieferte einen Ueberschuss von 10 pCt., während andere Bahnen wieder nicht die Betriebskosten deckten. Für das Jahr 1881 ergaben die Bahnen, in Folge der Missernte, welche die Colonie befallen hatte, nach vorläufiger Berechnung nur eine Einnahme von 427 297 £.

Im Laufe des Jahres 1881 wurden folgende Bahnstrecken neu eröffnet:

1. Am 2. Juli auf der Grossen Central-Nordbahn, welche von Port Augusta, an der Spitze des Spencer Gulf in 32° 29′ 30″ südl. Br. und 137° 45′ 30″ östl. L. Gr., nördlich bis the Government Gums oder Farina Town, in 30° 8′ südl. Br. und 138° 10′ östl. L. Gr., gebaut wird, die zweite Section von Wonoka oder, wie der Ort jetzt heisst, Hawker bis Beltana, 77½ Miles. Die erste Section von Port Augusta bis Hawker, 66 Miles, war im December 1880 in Betrieb gesetzt worden. Besondere Bauschwierigkeiten traten nicht auf; die grösste Steigung ist 1 : 60. Die Brücken über Creeks und die für Ueberschwemmungen in der Regenzeit nöthigen Fluthöffnungen haben insgesammt eine Länge von 3 840 Fuss. Hawker, in 31° 54′ südl. Br. und 138° 30′ östl. L. Gr., ist ein noch unbedeutender Ort. Beltana, am Warrioota Creek in 30° 54′ südl. Br. und 138° 30′ östl L. Gr., ist eine Post- und Telegraphenstation mit 391 Seelen, in dessen Nähe sich grosse Schäfereien und werthvolle Kupferminen befinden. Die noch fehlende dritte Section von Beltana nach Farina Town, 54½ Miles, soll spätestens im April 1882 dem Verkehr übergeben werden.

2. Am 20. September auf der 96½ Miles langen Kingston and Tatiara Bahn, welche von dem kleinen Orte Kingston, Lacepede Bay, mit 256 Seelen und in 36° 50′ südl. Br. und 139° 53′ östl. L. Gr., ausläuft, die zweite 44½ Miles lange Strecke von Narracoorte, einem Orte mit 900 Seelen in 36° 55′ 22″ südl. Br. und 140° 48′ östl. L. Gr., nach dem Hundred of Tatiara. Die Bahn nimmt 1 Mile hinter Narracoorte eine nördliche Richtung nach dem Tatiara Gebiete zu und nähert sich dabei der Grenze von Victoria. Das Hundred of Tatiara liegt zwischen den Breitengraden 35° 45′ und 36° 30′ südl. Br. und bildet nach Osten die Grenze gegen Victoria. Die Bahn wird bis zum sogenannten University Block im Tatiara weiter gebaut. Man versteht darunter ein sehr fruchtbares Areal von 10 000 Acres Land (1 Acre = 40,46 Ar), welches der Universität in Adelaide gehört.

3. Am 22. November auf der Terowie and Pichirichi Bahn, 94½ Miles, die erste 36½ Miles lange Strecke von Terowie nach Orroroo. Sie bildet eine Verlängerung der von der City of Adelaide nach Terowie laufenden, 140½ Miles langen Nordbahn, welche bestimmt ist, auf der Station Quorn, im Pichirichi Pass des Flindersgebirges, in die von Port Augusta ausgehende Grosse Central-Nordbahn einzulaufen. Die bis dahin breite Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll ändert sich bei Terowie in die schmale von 3 Fuss 6 Zoll. Die Strecke war den Messrs. Keane and White für die Summe von 75 097 £ in Contract gegeben. Die Bahn läuft, mit Unterbrechungen, über ziemlich gutes Land, welches zum Theil unter Cultur, namentlich für Weizen, gebracht ist, aber die geringe jährliche Regenmenge und die häufigen Dürren begünstigen den Ackerbau nicht. Die letzten 10 Miles führen über weite Ebenen, welche zur Regenzeit Ueberschwemmungen ausgesetzt sind, weshalb viele Fluthöffnungen angelegt werden mussten. Terowie, in 33° 22′ südl. Br. und 139° 7′ östl. L. Gr., ist ein kleines Städtchen mit erst 687 Seelen in der Grafschaft Kimberley, 1 632 Fuss über dem Meeresspiegel. Orroroo, in 32° 37′ südl. Br. und 138° 45′ östl. L. Gr. im Norden der Grafschaft Dalhousie, zählt 314 Einwohner.

3. Am 19. December auf der Bahn von Quorn nach Orroroo, welche an die Messrs. C. and E. Millar für die Summe von 116 148 £ in Verdung gegeben wurde, die erste 13 Miles lange Strecke von Quorn nach Eurelia. Die noch übrigen 45 Miles von Eurelia nach Orroroo zur Vollendung der Terowie-Quorn Bahn sollen in nächster Zeit eröffnet werden. Quorn mit 540 Seelen liegt in 32° 23′ südl. Br. und 138° 7′ östl. L. Gr. und 24¾ Miles nordöstlich von Port Augusta und ist erste Station auf der Grossen

*) Siehe Artikel I in Jahrg. 1873 No. 69 S. 789; Artikel II in Jahrg. 1874 No. 95 S. 1171; Artikel III in Jahrg. 1876 No. 30 S. 363; Artikel IV in Jahrg. 1877 No. 24 S. 317; Artikel V in Jahrg. 1878 No. 17 S. 224 und No. 18 S. 238; Artikel VI in Jahrg. 1879 No. 9 S. 110 und No. 11 S. 142; Artikel VII in Jahrg. 1880 No. 17 S. 227 und No. 18 S. 243 und Artikel VIII in Jahrg. 1881 No. 23 S. 329 und No. 24 S. 338 u. flg. dieser Zeitung.

Central-Nordbahn, in welche, wie schon erwähnt, die von Adelaide aus laufende Nordbahn einfallen soll. Eurelia ist ein südöstlich von Quorn gelegener unbedeutender Ort, wo die Terowie-Quorn Bahn ihren höchsten Punkt von 1 730' über dem Meeresspiegel erreicht.

Wie sich aus vorstehenden Angaben ergiebt, hatte die Colonie Süd-Australien am Schlusse des Jahres 1881, ohne die kurzen Trambahnen um Adelaide herum, 838½ Miles Eisenbahnen in Betrieb, d. i. 825½ Miles Staats- und 13 Miles Privatbahnen, während an 146½ Miles noch gebaut wurde.

Das Parlament bewilligte in seiner letzten Session die Geldmittel für den Bau der beiden folgenden Bahnstrecken:

1. Am 10. November für eine sich von der noch in Bau befindlichen Bahn von Adelaide nach Nairne, siehe unten, abzweigende Seitenbahn von Littlehampton nach Strathalbyn und von Sandergrove, in unmittelbarer Nähe von Strathalbyn, nach Milang. Die Kosten der ersteren, 20 Miles, sind auf 155 269 £ und die der leteren, 7½ Miles, auf 25 667 £ veranschlagt worden. Die Bahn wird von Littlehampton aus auf den ersten 6 Miles gutes Agriculturland berühren, von welchem sehr viel schon unter dem Pflug ist; die nächsten 12½ Miles, schwach bewaldet, sind gutes Grasland, wovon sich ein grosser Theil ebenfalls für Ackerbau eignet, und dies gilt auch meist mehr oder weniger von der letzten Strecke, über welche die Bahn laufen wird. Littlehampton, in 35° 8' südl. Br. und 139° 5' östl. L. Gr., ist ein kleiner, 4 Miles von Nairne entfernter Ort mit 261 Seelen und Station an der Adelaide-Nairne Bahn. Strathalbyn, in 35° 14' südl. Br. und 139° östl. L. Gr. und am Angas Flusse, ist einer der schönst gelegenen Orte in der Colonie Süd-Australien und zählt 772 Einwohner. Eine Tramwaybahn verbindet das Städtchen mit Victor Harbour, 31½ Miles. Im fruchtbaren Districte wird viel Ackerbau (Weizen) betrieben. Sandergrove, ein kleiner Ort in der Grafschaft Hindmarsh, liegt nahe bei Strathalbyn, und Milang, mit 290 Seelen am Lake Alexandrina, in 35° 25' südl. Br. und 139° 9' östl. L. Gr. und 48 Miles südöstlich von Adelaide.

2. Am 18. November für die Fortsetzung der Grossen Central-Nordbahn um weitere 30 Miles von Farina Town nördlich nach Hergot Springs, wo, was in jener dürren Gegend nicht oft der Fall ist, ziemlich gutes Wasser vorhanden ist. Bauschwierigkeiten liegen in keiner Weise vor. Die Bahnlinie wird über eine völlig todte Ebene hinlaufen, wo nicht einmal ein Creek fliesst.

Es wird sich bei Hergot Springs entscheiden müssen, ob von da die Fortsetzung der Grossen Central-Nordbahn in gerader Richtung auf Port Darwin an der Nordküste, in 12° 27' 45" südl. Br. und 130° 50' 45" östl. L. Gr., erfolgen soll oder ob zunächst in östlicher Richtung nach der Grenze von Queensland, um sich an die dortige centrale Bahn, welche diese Colonie nach der Süd-Australischen Grenze zu bauen beabsichtigt, anzuschliessen. Es ist dies zur Zeit eine Streitfrage, die sehr verschieden aufgefasst wird.

Jedenfalls werden über den Ausbau der Centralbahn bis an die Nordküste, sofern die Colonie die Kosten aus eigenen Mitteln bestreiten will, noch viele Jahre vergehen müssen. Von Hergot Springs bis Port Darwin sind ungefähr 1 550 Miles, und es würden, um diese lange Strecke durch das unwirthbare Central-Australien mit einer Eisenbahn zu überbrücken, mindestens 10 000 000 £ erforderlich sein, deren Verzinsung die Einnahmen aus der Bahn sicherlich nie decken werden. Die Colonie Süd-Australien zählt, mit Einschluss von 6 346 Eingeborenen, erst 293 000 Seelen und war am Schlusse des Jahres 1881 schon mit einer Schuld von über 12½ Millionen £ oder 43 £ pro Kopf der Bevölkerung belastet. Sie kann daher mit einem Male eine weitere Schuld von 10 000 000 £ nicht auf sich nehmen. Die einzige Möglichkeit, die Centralbahn schon jetzt in etwa 5 Jahren bis Port Darwin zu vollenden, wäre die, dass ein Consortium von bedeutenden Geldmännern den Bau gegen Landvergütigung übernähme. In der That reichte denn auch, im Auftrage Englischer Capitalisten, am 16. November 1881 der Bankdirector J. G. Pitcher in Adelaide eine derartige Offerte bei dem Ministerium der Colonie ein. Dieselbe besagt:

Ein Consortium Englischer Capitalisten erbietet sich, die Grosse Central-Nordbahn unter folgenden Bedingungen bis Port Darwin zu bauen:

1. Die Colonie Süd-Australien verpflichtet sich während der auf 5 Jahre festgesetzten Bauzeit dem Consortium das Baucapital mit 4 pCt. zu verzinsen.

2. Das Consortium erhält 57 000 000 Acres Land (89 062½ Englische oder 4 188 Deutsch-geographische Quadratmeilen) in zu beiden Seiten der Bahn entlang ausgelegten Blöcken als Entschädigung eigenthümlich überwiesen.

3. Die Süd-Australische Regierung bestimmt den Minimalpreis, zu welchem das Consortium das ihr angewiesene Land verkaufen darf und der Erlös daraus fällt der Colonie zur Hälfte so lange zu, bis die 4 pCt. Zinsen sub 1 zurückerstattet sind.

4. Alle für den Bau nöthigen Materialien werden zollfrei importirt.

Diese allerdings sehr liberalen Bedingungen haben viel für sich. Das Ministerium wird die Offerte in ernste Erwägung ziehen und sich dem Ende März dieses Jahres wieder zusammentretenden Parlamente gegenüber schlüssig machen.

Im Juli 1881 wurde auf der Adelaide-Nairne Bahn die zweite, 15 Miles lange Bahnstrecke von Crafers Summit bis Nairne den Messrs. Bailley, Davies and Wishart für die Summe von 119 932 £ in Verdung gegeben. Crafers ist ein 10 Miles südöstlich von Adelaide auf dem Mount Lofty, 1 620' über dem Meeresspiegel, gelegener kleiner Ort mit 100 Einwohnern, wo viel Gartenbau für den Adelaider Markt betrieben wird. Nairne, am Nairne Creek in 35° 5' südl. Br. und 139° 10' östl. L. Gr. in der Grafschaft Sturt, zählt 496 Seelen. Der District ist ein Ackerbau und Viehzucht treibender. Die erste Section von Adelaide bis Crafers, wo sehr viel Bauschwierigkeiten vorhanden sind, soll laut Contract im April 1882 dem Verkehr übergeben werden.

Von den in unseren früheren Artikeln angeführten Privattrambahnen, die Adelaide mit den Vorstädten und nächst gelegenen Orten verbinden, rentiren sich die meisten nicht. Einige deckten nicht einmal die Betriebskosten und gingen wieder ein, wie die von Glenelg nach Brighton und die von Adelaide nach Alberton.

Die Regierung hat jetzt auf den Staatsbahnen die dritte Wagenclasse abgeschafft und den Fahrpreis für zweite Classe so ziemlich auf den bisherigen für dritte Classe herabgesetzt.

Victoria. Die Colonie Victoria, deren Anfänge in das Jahr 1835 fallen, umfasst einen Flächeninhalt von 4,148 Deutsch-geographischen Quadratmeilen und ist damit, dem Umfange nach, die kleinste auf dem Australischen Continent, wiewohl ihrer Bedeutung nach die wichtigste. Die Einwohnerzahl belief sich nach dem Census vom 3. April 1881, mit Einschluss von 11 835 Chinesen und 770 Eingeborenen, auf 858 562 oder 207 auf die Quadratmeile.

Die Colonie macht grosse Anstrengungen ihr Eisenbahnnetz zu erweitern. Das Jahr 1880 schloss mit 1 199 Miles fertigen Bahnen, gegen 1 125¼ im Vorjahre, während 487 Miles theils in Bau begriffen, theils vom Parlament sanctionirt waren. Sämmtliche Bahnen der Colonie sind, nach Ankauf der Suburban Linien, jetzt Staatsbahnen. Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1880 bezifferten 1 492 917 £, die Ausgaben 814 187 £. Der verbleibende Ueberschuss verzinste das Anlagecapital mit 3,76 pCt., und hatte der Staat zur Volldeckung der Zinsen einen Zuschuss von 116 187 £ zu leisten. Unter den einzelnen Bahnen verzinste sich die Nordbahn mit 7½ pCt. am besten. Es wurden 15 999 459 Personen, 44 961 t an lebendem Vieh und 1 258 254 t Güter befördert. Die Länge der zurückgelegten Miles betrug 4 380 802 und es wurden auf die Mile durchschnittlich 6 sh. 9,78 d. vereinnahmt und 3 sh. 8,60 d. verausgabt.

In den 12 Monaten vom 1. October 1880 bis dahin 1881 lieferten die Bahnen eine Einnahme von 1 630 997 £ gegen 1 439 438 £ im Vorjahre.

Der Finanzminister der Colonie, Sir Bryan O' Loghlen, gab im September 1881 in seiner Budgetrede folgende Erklärung vor dem Parlamente ab. Die öffentliche Schuld der Colonie beträgt 22 593 000 £ oder das ungefähr Vierfache der jetzigen Jahresrevenue, und davon wurden bis zum Jahre 1880 insgesammt 15 236 000 £ auf den Bau von Eisenbahnen verausgabt. Letztere haben aber bis jetzt 18 041 295 £ gekostet, die Differenz von 2 805 295 £ wurde aus der öffentlichen Revenue entnommen. Ausserdem hatte der Staat noch das Manco der jährlichen Zinsen für das Baucapital, soweit sie nicht durch den Nettogewinn aus den Einnahmen gedeckt wurden, zu ergänzen, und dies betrug bis jetzt 3 982 732 £.

Folgende Bahnstrecken wurden im Jahre 1881 neu eröffnet:

1. Am 6. Juni die 15 Miles lange Strecke von Lancefield Road nach Lancefield. Lancefield Road, in 37° 30' südl. Br. und 144° 46' östl. L. Gr., ist eine 29 Miles von Melbourne entfernte Station an der von Melbourne nach Echuca am Murray Flusse führenden Nordbahn. Lancefield, in 37° 21' südl. Br. und 144° 47' östl. L. Gr. und in der Grafschaft Bourke, liegt inmitten eines fruchtbaren Agriculturdistrictes und zählt 500 Seelen.

2. Am 5. September auf der von Seymour, einer Station an der Nordostbahn in 37° 2' südl. Br. und 145° 6' östl. L. Gr., auslaufenden und bald am östlichen, bald am westlichen Ufer des Goulburn Flusses entlang führenden Goulburn Valley Line die zweite und letzte, 26¾ Miles lange Strecke von Shepparton nach Numurkah. Die erste, 45¼ Miles, von Seymour nach Shepparton war schon im Januar 1880 dem Betriebe übergeben worden. Shepparton, mit 700 Seelen und in 36° 22' 30" südl. Br. und 145° 24' östl. L. Gr., liegt am östlichen Ufer des Goulburn Flusses und in der Grafschaft Moira. Erst in den letzten fünf Jahren ist der District, in dessen Scrub sonst nur Schafe weideten, trotz des herrschenden Wassermangels ein Ackerbau treibender geworden. Numurkah ist ein unbedeutender, die Endstation dieser Bahn bildender Ort.

3. Am 18. December auf der Caulfield-Frankston Bahn, 20 Miles, die erste 10¼ Miles lange Strecke von Caulfield nach Mordialloc. Sie zweigt sich zwischen South Yarra Junction und Caulfield von der Ost- oder Gipps Land-Bahn ab und zieht sich an der östlichen Küste von Port Phillip hin. Die Caulfield-Frankston Bahn hat eine militärische Bedeutung und wurde für 40 916 £

in Verdung gegeben. Die zweite Section von Mordialloc nach Frankston soll zu Anfang Februar 1882 eröffnet werden. Caulfield, in der Grafschaft Bourke und 6½ Miles südöstlich von Melbourne, womit es durch Eisenbahn verbunden ist, hat, mit nächster Umgebung, 2 488 Seelen. Der District treibt fast ausschliesslich Gartenbau für den Melbourner Markt. Mordialloc, am Creek gleichen Namens in der Grafschaft Bourke und 15½ Miles südöstlich von Melbourne, zählt 350 Seelen.

Die in Betrieb befindlichen Eisenbahnen der Colonie Victoria zerfallen in das nördliche, nordöstliche, östliche und westliche System, wozu dann noch die Suburban Linien von Melbourne kommen.

I. Das nördliche System. Man versteht darunter die 156 Miles lange Bahn von der City of Melbourne über Castlemaine und Sandhurst nach Echuca, einer 4 500 Einwohner zählenden Stadt am Murray Flusse in 36 ° 8 ' südl. Br. und 144 ° 46 ' östl. L. Gr. Fahrzeit 4 Stunden, Fahrpreis 26 sh. für I. und 17 sh. für II. Classe. Der Nordbahn schliesst sich am jenseitigen Ufer des Murray, Colonie Neu-Süd-Wales, bei dem Städtchen Moama die 45 Miles lange Moama-Deniliquin Bahn an.

Von der Nordbahn zweigen sich ab:

1. Eine 30 Miles lange Bahn von der Goldminenstadt Sandhurst oder Old Bendigo, in 36 ° 46 ' südl. Br. und 144 ° 17 ' östl. L. Gr. und mit 28 128 Seelen, in nordwestlicher Richtung nach Inglewood, in 36 ° 35 ' südl. Br. und 143 ° 53 ' östl. L. Gr. und mit 1 200 Seelen.

2. Eine 49 Miles lange Bahn von Castlemaine, einer ebenfalls wichtigen Goldminenstadt in 37 ° 4 ' südl. Br. und 144 ° 14 ' östl. L. Gr. mit 5 762 Seelen, in westlicher Richtung über Maryborough nach Avoca, in 37 ° 6 ' südl. Br. und 143 ° 29 ' östl. L. Gr. und mit 900 Seelen.

3. Eine 22¼ Miles lange Bahn von Carlsruhe, einem kleinen Orte 2 Miles östlich von der Nordbahn in 37 ° 18 ' südl. Br. und 144 ° 32 ' östl. L. Gr., in westlicher Richtung nach dem blühenden Städtchen Daylesford in 37 ° 40 ' südl. Br. und 144 ° 21 ' östl. L. Gr.

4. Endlich die vorerwähnte 15 Miles lange Bahn von Lancefield Road nach Lancefield.

Dies würde für das nördliche System eine Länge von 272¼ Miles ergeben.

II. Das nordöstliche System begreift die 187 Miles lange Centralbahn von Melbourne nach Wodonga, einer Stadt am Murray Flusse mit 1 156 Seelen und in 36 ° 5 ' südl. Br. und 146 ° 56 ' östl. L. Gr., wo sie sich an die am jenseitigen Ufer des Murray von Albury nach Sydney, Colonie Neu-Süd-Wales, laufende Bahn anschliesst. Fahrpreis 31 sh. und 20 sh. 6 d. Es zweigen sich ab:

1. Eine 26 Miles lange Bahn von der Station Wangaratta, einem Orte mit 1 329 Seelen in 36 ° 21 ' südl. Br. und 146 ° 19 ' östl. L. Gr., in östlicher Richtung nach Beechworth, einem Städtchen mit 1 329 Seelen in 36 ° 22 ' südl. Br. und 146 ° 41 ' östl. L. Gr.

2. Eine 14 Miles lange Bahn von der Station Springs, in 36 ° 8 ' südl. Br. und 147 ° 3 ' östl. L. Gr. und mit 147 Seelen, in nördlicher Richtung nach Wahgunyah am Murray mit 400 Seelen.

3. Eine 72 Miles lange Bahn, welche von der Station Seymour, in 37 ° 2 ' südl. Br. und 145 ° 6 ' östl. L. Gr. und mit 554 Seelen, in nördlicher Richtung im Thale des Goulburn Flusses entlang nach dem kleinen Orte Numurkah läuft, siehe oben.

4. Eine 7 Miles lange Bahn von der Station Toolamba, an der vorgenannten Goulburn Valley Line in 36 ° 24 ' südl. Br. und 145 ° 24 ' östl. L. Gr., in nordwestlicher Richtung nach dem kleinen Orte Tatura mit kaum 100 Seelen.

Dies ergiebt für das Nordostsystem eine Gesammtlänge von 306 Miles.

III. Das östliche System. Zu diesem gehört die 127½ Miles lange Bahn von Melbourne in östlicher Richtung nach Sale, einer in 38 ° 6 ' südl. Br. und 147 ° 5 ' östl. L. Gr. in Gippsland gelegenen Stadt mit 3 079 Seelen. Zwei Zweigbahnen: von Traralgon in 38 ° 12 ' südl. Br. und 146 ° 40 ' östl. L. Gr. nach Heyfield in 37 ° 59 ' südl. Br. und 146 ° 42 ' östl. L. Gr., 21 Miles, und von Morwell in 38 ° 11 ' südl. Br. und 146 ° 30 ' östl. L. Gr. nach dem südlich gelegenen Mirboo, 20 Miles, sind in Bau begriffen.

IV. Das westliche System. In nordwestlicher Richtung führt eine 230 Miles lange Bahn von Melbourne über Geelong, 45 Miles, Ballaarat, 100¼ Miles, Stawell, 176 Miles, nach Horsham. Fahrpreis 37 sh. 6 d. und 25 sh. Horsham, am Wimmera Flusse in 36 ° 45 ' südl Br. und 142 ° 15 ' östl. L. Gr., liegt in einem wichtigen Pastoraldistricte und zählt 850 Seelen. Die Bahn wird jetzt von Horsham in nördlicher Richtung bis Dimboola, einem Orte mit 250 Seelen am Wimmera und in 36 ° 29 ' südl. Br. und 142 ° 3 ' östl. L. Gr., 28 Miles, weiter gebaut.

Von der Westbahn zweigen sich ab:

1. Eine 50½ Miles lange Bahn von Geelong, einer wichtigen Hafenstadt an der Corio Bay, einem westlichen Arm von Port Phillip, in 38 ° 10 ' südl. Br. und 144 ° 21 ' 17 '' östl. L. Gr. mit 21 157 Seelen, in westlicher Richtung nach Colac mit 1 500 Seelen in 38 ° 31 ' südl. Br. und 143 ° 36 ' östl. L. Gr. Im September 1881 wurde die Verlängerung dieser Bahn von Colac nach Camperdown, in 38 ° 15 ' südl. Br. und 143 ° 9 ' östl. L. Gr. mit 2 000 Seelen, den Messrs. Mc Dermot, Mc Neil and Bath in Contract gegeben.

2. Eine 88½ Miles lange Bahn von Ballaarat, der wichtigsten Goldminenstadt der Colonie in 37 ° 33 ' südl. Br. und 143 ° 52 ' östl. L. Gr. und mit 38 469 Seelen, in nördlicher Richtung über Maryborough nach St. Arnaud, in 36 ° 37 ' südl. Br. und 143 ° 16 ' östl. L. Gr. und mit 2 629 Seelen. Der Weiterbau dieser Bahn von St. Arnaud nach Donald, einem kleinen Orte in 36 ° 23 ' südl. Br. und 142 ° 54 ' östl. L. Gr. in einem der fruchtbarsten Districte der Colonie, in der Länge von 23 Miles, wurde am 8. April 1881 den Messrs. N. M' Neil and Co. für die Summe von 32 144 £ in Verdung gegeben.

3. Eine 119½ Miles lange Bahn von Ararat, einem in 37 ° 17 ' südl. Br. und 142 ° 57 ' östl. L. Gr. an der Westbahn gelegenen Städtchen mit 2 740 Einwohnern, in südwestlicher Richtung nach Portland, an der Westküste von Portland Bay in 38 ° 21 ' 30 '' südl. Br. und 141 ° 41 ' östl. L. Gr., mit 2 263 Seelen.

4. Eine 13 Miles lange Bahn von Warrenheip, einer Station der Westbahn in 37 ° 33 ' südl. Br. und 143 ° 53 ' östl. L. Gr. mit 326 Seelen, in östlicher Richtung nach Gordons mit 412 Seelen.

Ergiebt für die Westbahn eine Gesammtlänge von 501½ Miles.

V. Suburbanbahnen oder kurze Bahnstrecken von der City of Melbourne nach den umliegenden Vorstädten in der Gesammtlänge von 28¼ Miles:

1. Von Melbourne nach dem 9¼ Miles entfernten Williamstown, einer Hafenstadt mit 9 633 Seelen in 37 ° 52 ' südl. Br. und 144 ° 55 ' östl. L. Gr. an der Mündung des Yarra Flusses in die Hobson's Bay.

2. Von Melbourne nach Sandridge, dem Hafen von Melbourne an der Hobson's Bay mit 8 772 Einwohnern, 2½ Miles.

3. Von Melbourne nach Brighton, einem besuchten Badeorte an der Ostküste von Port Phillip mit 4 747 Seelen, 9½ Miles.

4. Von Melbourne nach St. Kilda, einem Badeorte der Hautevolée an der Ostküste von Hobson's Bay mit 11 662 Einwohnern, 3½ Miles.

5. Von Melbourne nach Hawthorne, einer nach Osten gelegenen Vorstadt mit 6 017 Einwohnern, 3½ Miles. Diese Bahn wird jetzt um 20 Miles in östlicher Richtung bis Lilydale, einem kleinen Orte mit 350 Seelen in 37 ° 47 ' südl. Br. und 145 ° 17 ' östl. L. Gr., verlängert, und ward im September 1881 der Bau den Messrs. C. and E. Millar für die Summe von 79 865 £ in Contract gegeben.

Das Parlament der Colonie Victoria bewilligte im November 1881 eine neue Anleihe von 4 000 000 £. Davon sollen 2 732 055 £ auf Eisenbahnen, und zwar ungefähr 2½ Millionen auf neu zu bauende, verwendet werden.

Um Mitte December 1881 unterbreitete der Minister für Eisenbahnen, Mr. Bent, dem Parlamente eine Bill, welche den Neubau von weiteren 827½ Miles Bahnen, zum Gesammtkostenpreise von 2 433 194 £, bezweckt. Es sind dies:

1. 20¼ Miles Suburban Bahnen à 7 200 £ oder in Summa 145 800 £;

2. 33¼ Miles zur Herstellung einer directen Bahnlinie zwischen Melbourne und Ballaarat à 5 000 £ oder in Summa 166 250 £;

3. 601½ Miles schwerer Bahnen à 2 963 £ oder in Summa 1 782 244 £;

4. 114½ Miles leichter Bahnen à 2 200 £ oder in Summa 251 900 £;

5. endlich 58 Miles Trambahnen à 1 500 £ oder in Summa 87 000 £.

Der Minister schlägt vor: soweit die obige Anleihe für die neu zu bauenden Bahnen nicht ausreicht, aus den jetzt gut gestellten Finanzen der Colonie auf drei Jahre jährlich 100 000 £ zu entnehmen.

Das Parlament nahm die Bill mit grossem Beifalle auf, und fand die zweite Lesung derselben am 15. December statt. Es erfolgte dann eine Vertagung des Parlaments mit der Bestimmung, dass die weitere Berathung über die Bill gleich zu Anfang der nächsten Session im Monat März geschehen solle. Da die Bill sicher noch einige Abänderungen, wahrscheinlich Erweiterungen erfahren wird, so behalten wir uns die specielle Angabe der einzelnen Neubahnen für unseren nächsten Artikel vor. Nur so viel wollen wir schon jetzt erwähnen, dass unter den proponirten Bahnen auch eine ist, welche von Dimboola aus, in 36 ° 29 ' südl. Br. und 142 ° 3 ' östl. L. Gr., sich der Grenze der Colonie Süd-Australien nähern soll, und zwar wahrscheinlich in der Richtung auf Border Town, einen 200 Seelen zählenden Ort auf Süd-Australischem Gebiete, 10 Miles von der Grenze, im Tatiara Gebiete in 36 ° 10 ' südl. Br. und 140 ° 41 ' östl L. Gr. Sobald die Richtung festgestellt ist, wird auch die Süd-Australische Regierung ihre Ostbahn bis zur Grenze der Colonie bauen, um eine Vereinigung mit der Westbahn von Victoria und damit eine Eisenbahnverbindung zwischen den Cities of Adelaide und Melbourne herbeizuführen. Wie verlautet, wird die Regierung schon dem nächsten Parlamente im April eine diese intercoloniale Bahn betreffende Bill vorlegen Sehr richtig bemerkte der Minister

Bent in Melbourne: „The most effective agent to bring about the federation of the colonies is to effect railway communication between them", d. i. das wirksamste Mittel zur Föderation der Colonie ist Eisenbahnverbindung.

Der Minister für Eisenbahnen hat im October 1881 den bisherigen Tarif für den Transport von Getreide auf den Bahnen beträchtlich erniedrigt. Es soll in Zukunft bis zur Entfernung von 175 Miles 1⅛ d. und für weitere Entfernungen nur ¾ d. für die Tonne pro Mile gezahlt werden.

Die Absicht des Ministers, nun auch die zweite Wagenclasse für Personen abzuschaffen, fand im Publikum keinen Beifall und wurde wieder aufgegeben. Dagegen ist im October 1881 ein strenges Verbot gegen das Rauchen auf der Plattform der Eisenbahnhöfe erlassen worden. (Schluss folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 15. d. M. gelangt zur Einführung: der Nachtrag XII zum Localgütertarif vom 1. Juli 1877, der Nachtrag II zu den Tarifen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Local- wie in unseren Nachbarverkehren.

Ersterer enthält eine Ergänzung der Bestimmungen des Tarifs für Nebengebühren und anderweite ermässigte Tarifsätze zwischen Giessen und Gelnhausen, letzterer Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften.

Soweit der Vorrath reicht, kann der Nachtrag XII zum Preise von 10 ₰, der Nachtrag II zum Preise von 5 ₰ von unserer Magazinverwaltung bezogen werden. Giessen, den 13. März 1882. Grossherzogliche Direction. (535)

Zum diesseitigen **Localtarife** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1880 ist der Nachtrag 3 erschienen, welcher verschiedene Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen enhält.

Derselbe kann von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 0,10 ℳ bezogen werden. Braunschweig, den 8. März 1882. Direction der Braunschweiger Eisenbahn-Gesellschaft. (536)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Für die Beförderung von Coaks in Wagenladungen à 10 000 kg von Bochum, Bochum-Riemke und Herne nach verschiedenen Stationen der Kaiserin Elisabeth-, Kronprinz Rudolf- und Niederösterreichischen Staatsbahn treten am 10. April d. J. neue directe, beziehungsweise für Triestinghof ermässigte Frachtsätze in Kraft. Elberfeld, den 14. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (537)

Belgisch - Südwestdeutscher Güter - Verkehr. Zu den Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheften VIII a und VIII b (I. Abtheil.) wird am 15. März cr. der Nachtrag I eingeführt.

Sofern hiermit Erhöhungen verknüpft sind, treten dieselben erst am 1. Mai cr. in Kraft. Köln, den 14. März 1882. Namens der Verbands - Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.). (538)

Zucker - Export nach Frankreich. Am 1. April l. J. tritt für den Export von **Pilézucker nach Marseille (Joliette)** ein directer Tarif ab diversen Stationen der Aussig - Teplitzer Bahn, der Böhm. Westbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes können bei den genannten Bahnen, soweit der Vorrath reicht, behoben werden. Prag, am 14. März 1882. Die General - Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen. (539)

Zum Tarife für den Transport **Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland** via Bodenbach, bezw. via Mittelgrund, tritt am 1. April d. J. der Nachtrag IV in Kraft, welcher bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen ist. Dresden, am 13. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (540)

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. kommen zur Einführung:

a) Nachtrag 11 zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. Januar 1881;

b) Nachtrag 4 zum diesseitigen Local-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1881;

c) Nachtrag 5 zum Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881;

d) Nachtrag 4 zum Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1880;

e) Nachtrag 9 zum Reichsbahn-Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 20. Januar 1880.

Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen verschiedener Tarifbestimmungen. Dieselben sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren. Frankfurt a/M., den 14. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (541)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 28. v. M., betreffend die Einführung verschiedener Nachträge zum Gütertarife für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Verkehr, bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die Frachtsätze der Station Wetzlar des Tarifes vom 1. Februar 1881 für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Betriebsamts Wiesbaden einerseits und Pfälzischen Stationen andererseits bezüglich derjenigen Verkehrsrelationen, welche im Tarife für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Verkehr nicht enthalten sind, am 1 Mai cr. ausser Kraft treten. Köln, den 15. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.). (542)

Die im Nachtrag III zu Heft IV des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr vom 1. Januar 1881 mit beziehungsweise 239, 248 und 243 km aufgeführten Entfernungen zwischen Delstern einer- und König, Michelstadt und Zell-Kirchbrombach, andererseits werden mit Giltigkeit vom 1. Mai d. J. ab auf 339 resp. 348 und 343 km berichtigt. Köln, den 13. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.). (543)

Für den directen **Güterverkehr zwischen den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn - Directions - Bezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld andererseits** treten mit dem 1. Mai 1882 neue Tarife in Kraft, durch welche:

1. Der Güter-Tarif für den Schlesisch-Rheinischen Verband vom 1. August 1878,
2. Der Güter-Tarif für den Hanseatisch-Preussischen Verband vom 1. Mai 1878,
3. Der Güter-Tarif für den Hanseatisch-Schlesischen Verband vom 1. September 1878,
4. Der Güter-Tarif für den Mitteldeutschen Verband vom 1. November 1879, Heft 33,
5. Der Güter - Tarif für den Staatsbahn-Verkehr vom 1. Januar 1881, Heft 1

nebst Nachträgen aufgehoben werden, soweit dieselben Bestimmungen und Frachtsätze für den Güter-Verkehr zwischen den in den neuen Tarifen aufgeführten Stationen enthalten.

Durch die neuen Tarife erfolgen neben verschiedenen Ermässigungen auch Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden Tarife. Ueber die neuen Sätze wird schon jetzt von unserem Verkehrs - Bureau hier Auskunft ertheilt; der Zeitpunkt, von welchem ab die neuen Tarife bei den betreffenden Verbandstationen käuflich zu haben sind, wird besonders bekannt gemacht werden.

Soweit in den vorbezeichneten zur Aufhebung kommenden Verkehren besondere Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bestehen, bleiben dieselben bis auf Weiteres in Geltung. Breslau, den 13. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (544)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Der bisherige Local - Güter - Tarif, Theil II vom 1. Januar 1878 nebst den dazu erschienenen Nachträgen, wird durch eine mit dem 1. Mai d. J. in Kraft tretende Neuausgabe ersetzt.

Durch diese Neuausgabe wird die bisherige Beförderung von Gold- und Silberbarren etc. sowie Geld und geldwerthen Papieren in „Einzelsendungen" aufgehoben; auch kommen im Abschnitt D. sub. II, III und IV für Ueberführung von Wagenladungen zwischen mit einander in Schienenverbindung stehenden Bahnhöfen, sowie für Rangiren von Wagen nach resp. von Werken, welche durch Schienengeleise mit den Bahnanlagen verbunden sind, ferner für Rangiren von Wagen nach resp. von Lagerplätzen, festgesetzte Gebühren hierdurch zur Einführung.

Für die Artikel der Special-Tarife I, II und III werden verschiedene der bestehenden Frachtsätze ermässigt und ertheilt unsere Betriebs - Controle hier über das Vorstehende nähere Auskunft, auch können Exemplare des Theils II. zum Preise von 0,20 ℳ bei der vorgenannten Dienststelle bezogen werden.

Die Tarif-Tabellen sind demnächst zum Preise von 0,80 ℳ zu beziehen. Altona, den 15. März 1882. Die Direction. (545)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Rakonic-Protiviner Staatsbahn. Mit 1. April 1882 tritt sowohl auf der Böhmischen Westbahn als auch auf der Rakonic-Protiviner Staatsbahn für den **Localverkehr** ein neuer Gebührentarif (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren und Equipagen und Leichen in Kraft, wodurch der Localgütertarif vom 1. October 1876 beziehungsweise vom 15. Januar 1877 nebst sämmtlichen hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Diese neuen Tarife können sowohl bei den einzelnen Stationen als auch bei der gefertigten Betriebsdirection zum Preise von 30 kr. Oe. W. pro Exemplar bezogen werden. Prag, im März 1882. Die Betriebsdirection der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der Rakonic - Protiviner Staatsbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (546)

Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Vom $\frac{\text{20. März a. St.}}{\text{1. April n. St.}}$ 1882 gelangt der III. Nachtrag zum Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbande zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und

der Waarenclassification, sowie Berichtigungen auch noch die Aufnahme der Station Raigorod der Fastower Bahn, und der Stationen Vysocan, Tetschen, Bodenbach, Georgswalde - Ebersbach, Rumburg, Schluckenau, $\frac{\text{Tetschen}}{\text{Bodenbach}}$ -Landungsplatz und Warnsdorf in den Verband.
Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, den 15. März 1882. Die Verbandverwaltungen. (547)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 20. d. Mts. tritt — zunächst mit Gültigkeit bis Ende Februar 1883 — zum Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach solchen der Breslau-Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn vom 1. April 1878 ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Station Podejuch und ist von den Verbandstationen zu beziehen. Breslau, den 15. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (548)

Im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande ermässigen sich von jetzt ab die Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Leipzig (Bayer. Bhf.), Plagwitz - Lindenau und Zeitz einerseits und Babenhausen, Dieburg, Erbach und Michelstadt andererseits, um je 0,06 *M* in allen Frachtclassen. Dresden, am 14. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (549)

Kreis Oldenburger Eisenbahn. Zum 1. Mai d. J. gelangt eine Neuausgabe der besonderen Bestimmungen II A und B des **Local - Gütertarifs Theil II** zur Einführung, wodurch u. A. die Beförderung von Gold- und Silberbarren etc., Geld und geldwerthen Papieren in „Einzelsendungen" aufgehoben wird. Exemplare dieses Neudrucks werden unentgeltlich von unserer Betriebscontrole hier verabfolgt. Altona, den 15 März 1882. Die Direction der Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. (550)

Schleswig - Holsteinischer Eisenbahnverband. Zum Verbands - Gütertarif vom 1. Januar 1878 ist ein Nachtrag XXVI erschienen, durch welchen die Stationen Eckernförde, Flensburg, Gettorf, Husby, Kiel, Mohrkirch, Rieseby, Sörup und Süderbrarup der Kiel - Flensburger Bahn in den Verband aufgenommen und zwischen Altona und Ottensen einerseits und Lensahn und Oldenburg andererseits ermässigte Frachtsätze zur Einführung gebracht werden.
Exemplare dieses Nachtrages werden unentgeltlich von unserer Betriebscontrole hier verabfolgt. Altona, den 15. März 1882. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (551)

Vom 1. April d. J. ab treten im diesseitigen **Localverkehr** bezüglich der Erhebung von Wiegegeld und Zählgebühren ergänzende Bestimmungen in Kraft. Der diese Bestimmungen enthaltende Tarifnachtrag ist bei den diesseitigen Stationen einzusehen. Königliche Militär-Eisenbahn. (552 J)

Zu den vom 1. September 1881 giltigen Gebührentarifen Theil II für den Transport von Gütern auf den Linien der Ersten Siebenbürger Eisenbahn tritt mit 1. April 1882 der Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher eine Aenderung in den Lagergeldbestimmungen für explodirbare Güter und die Ausnahmetarife V und VI enthält.
Exemplare desselben können bei der gefertigten Generaldirection und in den gesellschaftlichen Stationen bezogen werden.
Durch diesen Nachtrag wird die provisorische Tariftabelle, welche die vom 1. Februar l. J. giltigen Ausnahme-Frachtsätze für Eisenwaaren enthält, ausser Gebrauch gesetzt. Budapest, am 16. März 1882. Die Generaldirection. (555)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit dem 1. April 1882 kommt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg, Hannover, Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) andererseits ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung. Nach demselben findet die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Massgabe der in den Local-Vieh- etc. Tarifen der vorgenannten Verwaltungen enthaltenen Bestimmungen unter Zugrundelegung der in den betreffenden Gütertarifen enthaltenen Entfernungen statt.
Hierdurch werden die Bestimmungen und Beförderungspreise folgender Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, aufgehoben:
1. der Local-Vieh- etc. Tarif des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1881;
2. der Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1880;
3. der Vieh- etc. Tarif für den Harz-Nordsee Verband vom 1. Mai 1880;
4. der Vieh- etc. Tarif für den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband vom 1. Mai 1880;
5. der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1880;
6. der Vieh- etc. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Mai 1880;
7. der Vieh- etc. Tarif für den Westdeutschen Verband vom 1. December 1880;
8. der Local-Vieh- etc. Tarif der Rheinischen Eisenbahn vom 1. Februar 1880;
9. der Vieh- etc. Tarif für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 20. Mai 1880;
10. der Vieh- etc. Tarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband vom 1. Juni 1880;
11. der Vieh- etc. Tarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. März 1880;
12. der Vieh- etc. Tarif für den Main-Weser-Frankfurt-Bebraer Verkehr vom 1. Juni 1880;
13. der Vieh- etc. Tarif für den Frankfurt-Bebraer-Oberhessischen Verkehr vom 1. Juni 1880;
14. die Frachtsätze etc. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen etc. für den Köln-Minden-Berg.-Märkisch-Nassauischen resp. Frankfurt-Bebraer Verkehr via Niederlahnstein vom 1. Februar 1880;
15. der Vieh- etc. Tarif für den Localverkehr der Hannoverschen Staatsbahn vom 1. Januar 1880;
16. der Gütertarif für den Rheinisch-Nassauischen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1879;
17. die Frachtsätze etc. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen etc für den Berg.-Märkisch-Nassauischen resp Frankfurt-Bebraer Verkehr vom 26. März 1881;
18. die Frachtsätze etc. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen etc. für den Köln-Minden-Berg.-Märkisch-Nassauischen resp. Frankfurt-Bebraer Verkehr vom 26. März 1881.
Der Tarif ist durch die Expeditionen zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 16. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction. (557)

Am 1. April tritt der II. Nachtrag zum Nassau-Badischen Tarif in Kraft.
Derselbe enthält:
a) Ergänzungen und Berichtigungen,
b) Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Frankfurt Taunusbahnhof und Sachsenhausen,
c) Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für rohe und gebrannte Steine.
Frankfurt a/M., den 13. März 1882. Die Königliche Eisenbahndirection: Namens der betheiligten Verwaltungen. (558)

2. General-Versammlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung unserer Gesellschaft wird:

Freitag, den 28. April cr., Nachmittags 4 Uhr, im grossen Saale des Bahnhofsgebäudes zu Berlin, Askanischer Platz No. 6

stattfinden.
Zu derselben laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 25., 26. und 27. April cr., von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr, ihre Stammactien nebst einem, nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse, oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depôtscheine in der Gesellschafts-Hauptcasse, am Askanischen Platz No. 5 in Berlin, niederzulegen.
Die Actien mit dem Verzeichnisse, ingleichen die Depôtscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1881 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur Generalversammlung dient.
Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen.
Die deponirten Actien resp. Depôtscheine werden vom 29. April cr. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.
Zweck der Generalversammlung ist:
1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Berichts der Direction und des Rechnungsabschlusses.
2. Vornahme der Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths.
3. Berathung und Beschlussfassung über Verwendung derjenigen Summen, welche im Fall der Verstaatlichung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn aus dem Betriebe derselben bis ultimo December 1881 noch übrig sein werden.
4. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der Generalversammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden. Berlin, den 15. März 1882. Der Verwaltungsrath. Löwe. (84)

(Schluss der offiziellen Anzeigen S. 335.)

Beilage zu No. 22. **Berlin, am 20. März 1882.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Februar 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Lübeck-Büchener, Mecklenburgische Friedrich-Franz-, Märkisch-Posener, Pfälzische, Posen-Creuzburger, Saal-, Weimar-Geraer, Böhmische West-, Erzherzog Albrecht-, Kaiser Ferdinands-Nord-, Kaschau-Oderberger, Vorarlberger, Holländische und Rumänische Eisenbahnen.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(284) **Altona-Kiel.** I. Local-Tarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung. Nachtrag XXIX zum Local-Güter-Tarif der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen vom 1/1. 78, gültig vom 1/2. 82, enthaltend: Frachtermässigung für die Artikel, Heu, Stroh und Torfstreu während der Monate Februar bis Juli d. J.

Nachtrag V zum Local-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen vom 1/4. 81, gültig vom 1/2. 82, enthaltend; Aenderung der Tarifvorschriften.

(435) Nachtrag I zum Local-Güter-Tarif der Kreis-Oldenburger Bahn vom 30/9. 81, gültig vom 25/2. 82, enthaltend: Frachtermässigung für die Artikel Heu, Schilf, Stroh etc. und Düngemittel.

(306) **Braunschweigische Bahn.** Nachtrag 19 vom 10/2. 82 zum Gütertarife vom 1/10. 77, enthaltend: a) Abgeänderte Tarifsätze für den Verkehr zwischen Ringelheim und Vienenburg und Langelsheim, b) Tarifsätze für Rohzucker von den Haltestellen Hedwigsburg, Watenstedt, Dettum und Wendessen nach Helmstedt, c) Tarifsätze für Kalksteine von Salzgitter nach Hedwigsburg, d) Ausnahmetarif für Roheisen von Harzburg nach Braunschweig. Preis 0,05 *M.*

(725) **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Localgütertarif. Am 1/2. 82 ist ein neuer Tarif in Kraft getreten.

(252) Der ermässigte Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 6 für Stettin und Podejuch bei Auflieferung eines Jahresquantums von 5 000 000 kg mit 0,72 *M.* gilt seit 1/2. 82 auch für die Stationen Ferdinandstein, Greifenhagen, Wilhelmsfelde - Fiddichow, Uchtdorf und Königsberg.

(320) **Crefelder Eisenbahn.** Tarif für die Beförderung von Gütern vom 1/11. 81. Nachtrag I gültig vom 10/2 82.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. 1. Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Alt-Münsterol trans. und Delle trans. einerseits und Basel loco und trans. andererseits vom 1/1.82. 0,50 Francs.

2. Reexpeditionstarif für den Transport von roher Baumwolle von Le Hâvre ab Amanweiler Grenze und Alt-Münsterol Grenze nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Gratis.)

Nordhausen-Erfurt. Zum Localgütertarif vom 1/9. 77 ist der Nachtrag XII herausgegeben worden.

Derselbe enthält:

Ergänzung der speziellen Tarifvorschriften, Einführung ermässigter Frachtsätze, Aufhebung von Frachtsätzen. Gültig vom 1/1. bezw. 15/2. 82. (0,05 *M.*)

(261) **Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg.** a) Durch Verfügung vom 24/1. 82 treten vom 1/2. 82 ab folgende Aenderungen resp. Erweiterungen ein:

1. Die im Abschnitt II C, Tarif für Nebengebühren, unter VII 2 (Seite 12) für Wagenstrafmiethe aufgeführte Bestimmung erhält folgende Fassung:

„Für jeden angefangenen oder verstrichenen Tag: für die ersten 24 Stunden pro Wagen 2 *M.*,
für die zweiten 24 Stunden pro Wagen 3 *M.*,
für jede weiteren 24 Stunden pro Wagen 4 *M.*

Soweit auf einzelnen Stationen anderweite Bedingungen für die Lagerung von Gütern oder für die Erhebung von Wagenstrafmiethe zur Anwendung kommen, werden dieselben durch Aushang in den Expeditionslocalen bekannt gemacht.

2. Die bisherige Personenhaltestelle Matheninken wird für den gesammten Güter-, Vieh-, Leichen- und Fahrzeugenverkehr, mit Ausnahme von schwerwiegenden Fahrzeugen, eröffnet und findet vom genannten Tage ab nach und von derselben die unumschränkte Abfertigung dieser Gegenstände statt.

(26) b) Die Haltestelle Fürstenau erhält vom 1/2. cr. ab den Namen Lindenau in Westpr.

Frankfurt a/M. Zu dem Gütertarif für den Localverkehr ist mit Gültigkeit vom 1/3. 82 der 10. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Berichtigungen Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. An Stelle des Localgütertarifes v. 1/10. 76 sammt Nachträgen I—IX tritt mit Giltigkeit v. 15/3. 82 ein neuer Tarif (Theil II) in Kraft.

Da die Station Triebschitz gleichzeitig für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet wird, enthält der neue Tarif die bezüglichen Frachtsätze.

Exemplare dieses Localgütertarifes liegen in den Stationen zur Einsicht auf und können durch die Direction bezogen werden.

(321) **Pilsen-Priesen.** Gebührentarif der Localbahn Kaschitz-Schönhof. Giltig vom 15/2. 82.

Ausser Kraft getreten sind Gebührentarif der Localbahn Kaschitz-Schönhof vom 18/8. 81.

Ungarische Staatsbahn. Nachtrag II zum Localtarif Theil II der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnenn, enthält Aenderungen, Ergänzungen und Aufnahme neuer Stationen und Ausnahmetarife. Giltig vom 15/2. 82.

II.

(394) **Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.** Mit Giltigkeit vom 10/2. 82 ab ist die Station Wertheim der Königlich Bayerischen Staatsbahn in den Tarif für obigen Verkehr einbezogen worden. Die Einführung ist vorläufig im Instructionswege erfolgt. (Sächs. Stsb.)

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarife für den Güterverkehr vom 1/3. 79. Zu der Neuauflage vom 1/5. 81 des Heftes I vom 1/3. 79 ist am 1/1. 82 Nachtrag I eingeführt worden. (Gratis). (Els.-Lothr.)

(235) **Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband.** Nachtrag No. 13 vom 1/2. 82 zum Tarifheft II vom 1/4. 78 enthaltend: Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin, Cöthen, Delitzsch, Halle und Leipzig der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits. (Magdeburg.)

(270) **Berlin-Sächsischer Verband.** Vom 1/2. 82 ab sind die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen von Lugau, Oelsnitz b. L. und Zwickau nach Station Marienfelde (B. Dr. B.) um je je 0,01 *M.* pro 100 kg ermässigt worden, Einführung dieser Ermässigung erfolgte vorläufig im Instructionswege. (Sächs. Stsh.)

(8) **Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband.** Vom 1/2. 82 neuen Styls ab treten für die Beförderung von Oelsamen aller Art excl. Hanfsamen in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen den Stationen Brjänsk, Karatschew, Orel, Polschinok, Roslawl der Orel-Witebsker Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Nichtrussischen Verbandstationen andererseits und zwischen Smolensk Station der Orel-Witebsker Eisenbahn einerseits und den östlich von Thorn gelegenen Deutschen Stationen andererseits, sowie für die Beförderung von Oelsamen aller Art incl. Hanfsamen in den obigen Quantitäten im Verkehr zwischen Witebsk, Station der Dünaburg-Witebsker Eisenbahn, einerseits und sämmtlichen Nichtrussischen Stationen andererseits gegen die bisherigen erhöhten Rubelfrachtsätze in Kraft, bei welchen die Erhöhung sich zwischen 0,04 und 0,14 Rubel bewegt.

Ferner kommt vom gedachten Tage ab im Verkehr zwischen Minsk, Station der Libau-Romnyer Eisenbahn, einerseits und den

östlich von Thorn gelegenen Deutschen Stationen andererseits für Sendungen von Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) in Quantitäten von 10 000 kg neben den in Tabelle II des sub Pos. 10 des XI. Nachtrages zum Gütertarif vom 1/1. 80 n. St. enthaltenen Ausnahmetarifs für Hanf etc. verzeichneten Frachtsätzen zu Gunsten der Russisschen Eisenbahnen ein Zuschlag (Expeditionsgebühr) 0,0153 Rubel pro Wagen zur Erhebung. (K. E.-D. Bromberg.)

(196) **Deutsch-Skandinavischer Eisenbahnverband.** Nachtrag X zum Verbandsgütertarif vom 1/7. 77, giltig vom 1/2. 82, enthaltend Abänderung der im § 46 gegebenen Bestimmung bezüglich des für die Güter I. Classe zur Frachtberechnung zu ziehenden Minimalgewichts. (Altona-Kiel.)

(119 **Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag XII vom 1/2. 82 zum Verbandsgütertarife vom 1/1. 80 enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarife No. 7a, 7c und 16 für Getreide etc. und Kleie im Verkehre mit Stationen der Alföld-Fiumaner und Ungarischen Nordostbahn.

2. Aufhebung der Frachtsätze für Budapest-Ferenczváros (Budapest-Franzstadt).

3. Aufnahme des Artikels Baumrinde-Extract (Lohe-Absud, Lauge aus Lohe-Rückständen, auch Tannin genannt) in den Ausnahmetarif No. 11.

4. Berichtigungen einiger Frachtsätze. Gratis. (Berlin-Hamburger Bahn.)

(219) **Hanseatisch-Preussischer Verkehr.** 1. Vom 1/2. 82 treten für die Beförderung von Traubenzucker etc. von Filehne nach westlichen Hafenstationen ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

(315) 2. Die für den Verkehr mit Hamburg der Lübeck-Büchener Bahn bestehenden Sätze der regulären Tarifclassen gelten fortan auch für den Verkehr mit Wandsbeck, Station der Lübeck-Büchener Bahn. (K. E.-D. Bromberg.)

(298) **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband.** Nachtrag 2 vom 1/2. 82 zum Tarifheft 30. Tarifsätze zwischen Augustfehn und Nievern. (K. E.-D. Hannover.)

(316) **Hanseatisch-Schlesischer Verbandsgütertarif.** Nachtrag VIII, giltig vom 10/2. cr. (K. E.-D. Berlin.)

Holländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarife für die Beförderung von Gütern vom 1/3. 79. Zu dem Nachtrag I zu Theil II ist eine Tectur, Berichtigungen enthaltend, ausgegeben worden. Gratis. (Els.-Lothr.)

(161) **Magdeburg-Bayerischer Verband.** Gütertarif Theil II vom 1/2. 82 für den Verkehr zwischen Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg, sowie Station Cöthen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Hierdurch wird der Magdeburg-Bayerische Tarif vom 1/5. 78 sammt Nachträgen aufgehoben. Ferner treten die im Hannover-Bayerisch-Oesterreicischen Terife vom 1/11. 77, sowie die im Stettin-Berlin-Bayerischen Tarife vom 1/1. 81 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Artern und Oberröblingen bezw. Cöthen (B. A. B.) ausser Kraft. (Sächs. Stsb.)

Mitteldeutscher Verband. Nachtrag VI zu Heft No. 2 des Gütertarifs v. 1/1. 81, giltig v. 1/2. 82 enthaltend: Tarifsätze zwischen Freiberg und Kerkerbach, Runkel und Staffel. (Thüring. E.)

(381) **Niederländisch-Mittelrheinischer Verkehr.** Ausgabe v. 15/9. 80. Nachtrag II v. 15/2. 82 zum Tarif v. 1/1. 80, enthaltend Frachtsätze für die Ausnahmetarife: a) für Cassia etc., b) für Farbhölzer etc., c) für Naphta und Petroleum und d) für Baumwolle, rohe, im Verkehr zwischen Stationen der Niederländischen Staats- und Niederländischen Rheineisenbahn-Gesellschaft einer- und Darmstadt, Station der Main-Neckarbahn andererseits. 0,10 *M.* (Köln rechtsrh.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Nachtrag II zum Tarif v. 1/12. 81, giltig v. 1/2. bezw. v. 15/3. 82 ab, enthaltend regulirte Frachtsätze, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Nordhausen St. B. und Naumburg bezw. Pössneck, sowie zwischen Halle Thüring. B. und dem Eisenbahndirectionsbezirk Hannover, neue bezw. erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit Leipzig Thüring. B., theilweis erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit der Friedrichrodaer Bahn, weitere Frachtsätze der Ausnahmetarife 2 (Petroleum und Naphta), 4 (Braunkohlen etc.), 5 (Thüringische etc. Waaren), 6 (Getreide) und 7 (Cassia etc., Farbehölzer etc., Reis, Baumwolle, rohe), Aenderungen von Stationsbezeichnungen und Berichtigungen. (Thüring. E.)

Oesterreich-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband. Abtheilung. Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, Theil III, Ausnahmetarife v. 15/7. 81. Für den Transport von Rohzucker ist an Stelle des bisherigen am 15/1. 82 ein neuer Ausnahmetarif No. 6 eingeführt worden (gratis). (Elsass-Lothring.)

(328) **Ostdeutsch-Böhmischer Verband-Gütertarif** v. 1/5. 80. Vom 15/2. 82 ab gelangen für den Transport von alten, unzerstückten Eisenbahnschienen bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sofern dieselben an ein Eisenwerk adressirt und zum Verhütten bestimmt sind, im Verkehre zwischen Deutschen Verbandstationen und den Stationen Prag und Bubna die directen Sätze des Sp.-T. III zur Erhebung. (Oberschles. E.)

(143) **Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandtarif** v. 1/1. 80. Vom 1/2. 82 ab kommen für den Transport von gedörrten Pflaumen in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Ausnahmesätze zur Erhebung:

Zwischen Wien K. F. N. B., Oe. St. B. und Oe. N. W. B. und Danzig l. Th. 4,80 *M.* pro 100 kg,
Königsberg i/Pr. 5,45 *M.* pro 100 kg. (Oberschles. E.)

(4) **Ostdeutsch-Ungarischer Getreidetarif** v. 1/10. 81.

Nachtrag I v. 1/2. 82 enthaltend:

1. Aufnahme der Station Budapest-Fővárosi-Közraktárak (Budapest, Communallagerhäuser der U. St. B.) und Einrichtung einer Reexpedition in Budapest.

2. Aufnahme der Stationen der Ung. Nordostbahn und der Alföld-Fiumaner Eisenbahn in den neuen Ausnahmetarif für Getreide.

3. Aufnahme der Stationen der Ung. Nordostbahn, der Alföld-Fiumaner Eisenbahn und der Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin Maltsch und Spittelndorf in den Ausnahmetarif für Kleie.

4. Aufnahme der Stationen der Ung. Nordostbahn und der Alföld-Fiumaner Eisenbahn in den Ausnahmetarif für leere Säcke.

5. Berichtigungen und Ergänzungen. (0,20 *M.*) (Oberschl.)

(102) **Preussisch-Oberschlesischer Verband.**

Mit dem 1/2. cr. tritt der Nachtrag I zum Tarif in Kraft. Derselbe enthält:

1. Einbeziehung neuer Verbandstationen.

2. Einführung directer Sätze zwischen Rengersdorf O. S. E. und Cüstrin K. O. und B. Fr. sowie Glatz O. S. E. und Driesen, Filehne, Friedeberg und Zantoch.

3. Aufhebung einzelner Verkehrsrelationen für Hansdorf, Sorau und Sagan.

4. Aenderung resp. Erweiterung des Kilometerzeigers für den Verkehr mit den Berliner Staatsbahnhöfen und Ringbahnstationen.

5. Erweiterung des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II.

6. Ausnahmetarif für Salz aller Art von Inowrazlaw nach Lyck, Prostken und Grajewo Ostpr. S. E.

7. Ausnahmetarif für Flachs (gebrecht).

8. Erweiterung des Ausnahmetarifs 1 für Getreide etc. (Stallupönen-Posen O. S. E.)

9. Berichtigungen des Haupttarifs.

(379) Vom 15/2. cr. ab werden die Stationen Klopschen und Quaritz in den Ausnahmetarif für Flachs (gebrecht) und Hanf als Verbandstationen aufgenommen. Es kommen demnach die Sätze von Allenstein etc. des Specialtarifs III zur Erhebung. (K. E. D. Bromberg.)

(412) **Preussisch-Sächsischer Viehtarif** v. 1/1. 82. Vom 17/2. 82 ab werden Vieh- etc. Sendungen von der Station Grätz der Märkisch-Posener Eisenbahn nach den Verbandstationen, mit welchen die Station Opalenica directen Viehverkehr hat, unter Anwendung der für letztere Station bestehenden Frachtsätze und Instradirungsvorschriften, mit einem Zuschlage für die Strecke Grätz Opalenica von 10 *M.* für jeden Wagen resp. 5 *M.* für eine halbe Wagenladung sowie für einzelne Stücke Vieh direct expedirt. (Oberschles.)

Preussisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr.

Nachtrag XV zum Tarif v. 1/8. 78, giltig v. 1. bezw. 15/2. 82 ab, enthaltend Aufhebung von Tarifsätzen für Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz (S. St. B.), anderweite Tarifsätze für Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz (Thüring. B.), Einführung der Eilgut- und Frachtstückgutsätze der Station Ammendorf (Thüring. B.)

(281) **Rechtsrheinisch-Bayerischer und Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.** Die Station Wertheim der Bayerischen Staatsbahn ist v. 1/2. 82 ab mit directen Frachtsätzen aufgenommen. (Köln rechtsrh.)

(256) **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.** Nachträge III v. 1/2. 82 zu den Heften 3 und 4 des Gütertarifs. Es enthält der Nachtrag III zum Heft 3: Aufnahme der Station Düsseldorf-Käsdorf in den Tarif, abgekürzte Kilometerentfernungen für Stationen der Strecke Mainkur-Hanau-Aschaffenburg-Erbach i/O. etc. der Hessischen Ludwigsbahn und Berichtigungen.

Der Nachtrag III zum Heft 4: Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, abgekürzte Kilometerentfernungen für Stationen der Strecke Mainkur-Hanau-Aschaffenburg-Erbach i/O. etc. der Hessischen Ludwigsbahn und Berichtigungen. Preis der Nachträge 0,15 *M.* bezw. 0,10 *M.* (Köln rechtsrh.)

(339) **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.** Am 15/2. 82. sind Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Eisenerz zwischen Michelstadt, Station der Hessischen Ludwigsbahn, einerseits und den in dem Ausnahmetarif 3 der Hefte 2, 3 und 4 des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr v. 1/1. 81 aufgenommenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld andererseits in Kraft getreten. (Köln r.)

(173) **Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.**

Gütertarif, Theil II v. 1/2. 82 für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn, Kaiser Ferdi-

nands-Nordbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Mährischen Grenzbahn und Kaiser Franz-Josefbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

Gütertarif, Theil III v. 1/2. 82 für den Verkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Böhmischen Westbahn, Buschtêhrader Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Pilsen-Priesener Bahn, Prag-Duxer Bahn, Rakonitz-Protiviner Staatsbahn und Turnau-Kralup-Prager Bahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch obige Tarife werden die Gütertarife Theil II und III v. 1/1. 78 nebst Nachträgen aufgehoben.

Gütertarif, Theil IV v. 1/2. 82 für den Verkehr zwischen den Stationen Grottau und Warnsdorf der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Oesterreichischen Staatsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Turnau-Kralup-Prager Bahn andererseits.

Der Tarif v. 1/8. 79 ist hierdurch aufgehoben. (Sächs. Stsb.)

(182) **Schlesisch-Rheinischer Verband.**

Nachtrag 6 v. 1/2. 82 zum Gütertarife v. 1/8. 78. Aenderung des Vorwortes. Specielle Tarifvorschriften. Aufnahme der Stationen Annen und Witten der Rheinischen, Fürstenberg a. O. der Niederschlesisch-Märkischen, Graetz der Märkisch-Posener und Laband bezw. Hermineweiche der Oberschlesischen Bahn in den Verband. Anderweite Ausnahmesätze für Schwefelkies. Berichtigungen. (K. E. D. Hannover.)

(62) **Schlesisch-Sächsischer Verbands-Gütertarif,** giltig v. 1/2. cr. (K. E. D. Berlin.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.

(242) Nachtrag XXIII zum Verbands-Gütertarif v. 1/1. 78 (giltig v. 1/2. 82), enthaltend: Seehafen-Ausnahmetarif für Petroleum.

(344) Nachtrag XXIV zum Verbands-Gütertarif v. 1/1. 78 (giltig v. 15/2. 82), enthaltend Frachtermässigung für die Artikel Heu, Stroh und Torfstreu während der Monate Februar bis Juli d. J.

Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/4. 81 (giltig v. 1/2. 82), enthaltend: Aenderung der Tarifvorschriften. (Altona-Kiel.)

Staatsbahn-Verkehr.

Zu Theil II des Staatsbahn-Tarifs ist der Nachtrag 4, welcher jedoch nur Ergänzungen der Tarifvorschriften enthält, erschienen, sowie zu Heft 1 desselben Tarifs der Nachtrag 7, der Ergänzungen und Berichtigungen enthält, herausgegeben.

Beide Nachträge haben ab 1/3. cr. Giltigkeit. (Frankf. a. M.)

(161) **Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.**

Nachtrag V v. 1/2. bezw. 1/3. 82 zum Gütertarife v. 1/1. 81, enthaltend: I. Ausserkrafttreten der Tarifsätze für Station Cöthen (B. A. B.). II. Veränderte resp. neue Tarifsätze für Spandau (B. H. B.), sowie für Amorbach, Aschaffenburg, Miltenberg und Wertheim der Königlich Bayerischen Staatsbahn. III. Berichtigungen. (Sächs. Stsb.)

(254) **Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.**

Vom 1/2. 82 ab sind neue Frachtsätze zwischen Neuzelle (N. M. B.) einerseits und Chemnitz (Sächs. Stsb.) andererseits (Heft No. 1) im Instructionswege eingeführt worden. (Sächs. Stsb.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Zu dem 5. Heft der Tarife für den Güterverkehr v. 1/10. 81 ist am 1/1. 82 Nachtrag III eingeführt worden. (0,05 *M.*) (Els.-Lothr.)

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Zu dem Tarifheft VI ist am 1/1. 82 Nachtrag III eingeführt worden. Derselbe enthält anderweite Taxen für Alt-Münsterol Station und Grenze unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Sätze. (0,10 Frcs.) (Els.-Lothr.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verbands-Güterverkehr.

Nachtrag XXV zum Tarifheft 1 v. 1/11. 77, giltig v. 1/2. bezw. v. 15/2. bezw. v. 15/3. 82, enthaltend: Frachtsätze für Station Ammendorf (Th. B.) und Wertheim (Bayer. St. B.), erhöhte Frachtsätze für Georgenthal und Ohrdruf (Gotha-Ordrufer B.), Schmalkalden (Werrabahn), theilweis erhöhte Frachtsätze für Gera und Zeitz (Thüring. B.) im Verkehr mit Aitrang und Dietmannsried (Bayer. St. B.), Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Bayerischen Station Hösbach und Wernshausen (Werrabahn), theilweis erhöhte Frachtsätze für Halle (Thüring. B.), Stationstarif für die Beförderung von Steinkohlen bei Aufgabe in Wagenladungen von je 10 000 kg ab den Stationen Gundelsdorf und Stockheim der Bayerischen Staatsbahn, Berichtigung des Vorworts zum Tarife, Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag XVI zum Tarifheft 2 v. 1/7. 78, giltig v. 1. bezw. 15/2. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für die Station Ammendorf, theilweis veränderte Frachtsätze für Halle (Thüring. B.), erhöhte Frachtsätze für die Stationen Georgenthal und Ohrdruf (Gotha-Ohrdrufer B.), Schmalkalden (Werrabahn), Berichtigung des Vorworts zum Tarif. (Thüring. E.)

Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 15/3. 82 tritt ein Tarif Theil II Heft VI in Kraft. Derselbe enthält directe Frachtsätze für Eil- und gewöhnliche Güter zwischen südöstlichen Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn, der Linie Dálja-Brod (Ungar. Staatsbahn), der Mohacs-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Bahn andererseits.

Mit demselben Einführungsdatum ist ein Nachtrag I zum Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Bahnstationen einerseits und den Schiffsstationen Belgrad, Semandria und Debrovitza andererseits, enthaltend Ausnahmetarif für den Transport von Fellen und Häuten, und ein Nachtrag IV zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreichischen Grenzstationen d. d. 15. December 1879, enthaltend Abänderung und Ergänzung der Güterclassification erschienen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Wien I Pestalozzigasse 8 zu beziehen.

(273) **West- und Nordwestdeutscher Verband.**

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
6	„ 59	9	„ 99
6	„ 69	9	„ 107
7	„ 79	8	„ 115
7	„ 89	8	„ 123

v 1/2. 82.

Tarifsätze für Station Birkenfeld-Stadt der Rhein-Nahe-Bahn. (K. E.-D. Hannover.)

III. A. 1.

(340) **Berliner Nordbahn und Sächsische Staatsbahnen.** Für den Verkehr zwischen Station Dannenwalde der Berliner Nordbahn einerseits und Borna, Meuselwitz, Rehmsdorf und Rositz sind am 15/2. 82 ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (für Braunkohlen etc.) in Kraft getreten. Einführung ist vorläufig im Instructionswege erfolgt. (Sächs. Stsb.)

(251) **Berlin-Stettiner und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.** Vom 1/2. 82 ab sind neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Eberswalde einerseits und den Stationen Lieberose und Weichensdorf der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits im Instructionswege zur Einführung gekommen. (Sächs. Stsb.)

(65) **Gütertarif zwischen dem Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin, Berliner Bahnhöfen (excl. B. G. Bhf.), Breslau O. S. E. und Lichterfelde B. P. M. einerseits und den Militärbahnstationen andererseits,** gültig v. 1/2. 82. (K. E-D. Berlin.)

(226) **Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und Oldenburgischen Stationen andererseits.** Nachtrag No. 1 v. 1/2. 82 zum Tarif v. 1/1. 82 enthaltend: Anderweite Frachtsätze im Verkehr mit den Oldenburgischen Stationen Berne, Brake und Elsfleth. (K. E.-D. Magdeb.)

Nachbarverkehr zwischen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 10/1. 80.

Am 5/2. 82 sind folgende neue Frachtsätze in Kraft getreten:

Saarau-Borsigwerk, Ausnahmetarif No. 7 = 0,73 *M.*
Jauer-Ziegenhals, „ „ 13 = 0,43 „
(Breslau-Freiburg.)

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Zum Reichsbahn-Staatsbahn Gütertarif ist der Nachtrag 8 mit Gültigkeit v. 1/3. 82 erschienen. Derselbe enthält: Ergänzungen und Berichtigungen, Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. (K. E.-D. Frankfurt.)

III. A. 2.

Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Stationen mit Berlin-Görlitzer Stationen. Einführung des Nachtrags VI zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Görlitzer E. anderseits, v. 10/9 77. (Oe. N.-W.)

Sächsische und Württembergische Stationen. V. Nachtrag zum Tarif für den Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen, v. 1/7. 78. Giltig v. 1/3. 82. Gratis. Enthaltend: Neue Kohlen-Frachtsätze ab den Stationen Lugau, Oelsnitz bei Lichtenstein und Zwickau nach verschiedenen Württembergischen Stationen. (Württemb.)

III. B. 1.

Böhmische Westbahn und Oesterreichische Nordwestbahn. Einführung eines directen Tarifes für den Transport mineralischer Kohle und Coaks in vollen Wagenladungen von Stationen der Böhmischen Westbahn nach mehreren Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, giltig v. 1/3. 82. (Oe. N. W.)

III. C. 2.

(348) **Gemeinschaftlicher Tarif zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn v. 1/1. 78.**

Der Frachtsatz für Getreide etc. in der Relation Olmütz-Leipzig ist mit dem 20/2. cr. von 2,80 *M.* auf 2,76 *M.* pro 100 kg

bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ermässigt worden. (Oberschles.)

(296) **Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks** v. 1/2. 82.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif v. 10/9. 80 nebst Nachträgen aufgehoben. (Sächs. Stsb.)

III. D.

Oesterreichische Stationen — Holländische resp. Belgische Stationen.

(214) Nachtrag I zum Ausnahmetarif v. 1/11. 81 für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der Prag-Duxer Eisenbahn, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen und der Niederländischen Rhein - Eisenbahngesellschaft andererseits.

Giltig v. 5/2. 82.

Inhalt: a) Aufhebung der Frachtsätze für Aussig.

b) Aufhebung der Frachtsätze für Auperschin und Türmitz. (Buschtêhr.)

(301) Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker und Melasse im Verkehre zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der Prag-Duxer Eisenbahn, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und der Rakonitz-Protiwiner Staatsbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Nordbahn und der Bahn Malines-Terneuzen andererseits, giltig v. 20/2. 82 bis auf Widerruf.

Hierdurch tritt der Ausnahmetarif v. 1/2. 82 ausser Kraft. (Buschtêhr.)

(277) **Transittarif für die Beförderung von Gütern, welche von Holländischen Seehafenstationen oder von Antwerpen zu Schiff in Mannheim eintreffen und von da nach den im Tarif genannten Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahn zur Aufgabe gelangen oder in umgekehrter Richtung transportirt werden.**

Giltig v. 1/2. 82. (Preis 0,15 ℳ) (Bad.)

(276) **Gütertarif für den directen Verkehr zwischen Basel (Bad. Bahnhof) einerseits und Aarau, Luzern, sowie der Aargauischen Südbahn anderseits.**

Giltig v. 1/2. 82. (Gratis.) (Bad.)

IV.

Bier. Tarif für die Beförderung von Bier in Fässern als Frachtgut von Königshofen, Schiltigheim und Strassburg nach Paris über Avricourt v. 20/2. 82. (Gratis.) Durch diesen Tarif wird der bezügliche Tarif v. 1/1. 80 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

Eilgüter. Tarif für die Beförderung von Eilgütern zwischen Basel E. L. B. und Strassburg einerseits und Paris, Lunéville, Epinal, Nancy, Bar - le - Duc und Belfort andererseits v. 1/1. 82. (0,10 ℳ) Durch diesen Tarif wird der bezügliche Tarif v. 15/2. 81 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

(248) **Eisenerz.** Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) in Köln. Ausnahme - Tarifsätze in Höhe von 0,47 ℳ und 0,48 ℳ pro 100 kg für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von 10 000 kg von Grünberg und Mücke nach Kalk, giltig v. 1/2. 82. (Köln rechtsrh.)

(299) **Eisen- und Stahlwaaren.** Nachtrag II v. 15/2. 82 zu dem vom 10/9. 81 ab giltigen Ausnahmetarife für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinische) und Köln (linksrheinische) nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, enthaltend: Aenderungen bezw. Ergänzungen der Transportbestimmungen und ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld. (Preis 5 ₰) (Köln rechtsrh.)

(218) **Flachs etc.** Mit dem 1/2. cr. ist für Flachs, Hanf, Heede und Werg ein directer Tarif zwischen Moskau und Wjasma der Moskau-Brester Bahn einerseits und Schlesischen Stationen andererseits eingeführt.

Der bezügliche Tarif v. 1/10. wird hierdurch aufgehoben. (Bromberg.)

Frisches Fleisch und frische Butter. Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Fleisch und frischer Butter als Eilgut von verschiedenen Schweizerischen Stationen und von Station Schaffhausen der Badischen Bahnen nach Paris über Alt-Münsterol v. 1/1. 82. (Gratis.) Durch diesen Tarif wird der bezügliche Tarif v. 15/2. 81 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

(253) **Getreide.** Nachtrag II zum Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Malz, Mühlenfabrikaten, Hülsenfrüchten und Oelsaaten im Schweizerisch- und Vorarlber-Rumänischen Getreideverkehr via Verciorova-Simbach-Lindau.

Giltig v. 1/2. 82. (Gratis.) (Bad.)

(241) **Glassand.** Nachtrag IV v. 15/2. 82 zum Specialtarif v. 15/5. 78 für Glassand-Transporte ab Hohenbocka, Station der Berlin-Görlitzer Eisenbahn nach Oesterreich.

Aufhebung des directen Verkehrs mit Frankenmarkt und Steindorf sowie Frachtsätze für neu einbezogene Stationen enthaltend. (B. G.)

(393) **Glaubersalztransporte.** Bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg von Station Mügeln der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn nach Pilsen (K. F. J. B.) via Eger ist v. 15/2. 82 ab ein directer Frachtsatz von 1,71 ℳ pro 100 kg im Instructionswege zur Einführung gebracht worden. (Sächs. Stsb.)

(164) **Holz.** Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holztarif v. 1/6. 81.

Nachtrag I, giltig v. 15/2. 82, enthaltend:

1. Aufnahme neuer Stationen.
2. Berichtigungen. (Preis 0,10 ℳ) (Oberschles.)

Reis. Specialtarif für die Beförderung von Reis zwischen Antwerpen, Gent, Nechim etc. einerseits und Basel andererseits v. 25/3. 80. Die Station Hamme der Eisenbahn Termonde-St. Nicolas ist mit dem Frachtsatz von 23,825 Frcs. in den Tarif aufgenommen worden. (Els.-Lothr.)

(375) **Schwefelkies-Abbrände.** Am 20/2. 82 ist für die Beförderung von Schwefelkies-Abbränden in Wagenladungen von je 10 000 kg von Station Doos der Bayerischen Staatsbahn nach Duisburg K. M., Rh. und B. M. ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,22 ℳ pro 100 kg widerruflich zur Einführung gekommen. (Köln rechtsrh.)

(183) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für die directe Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Briquets, ferner von Roheisen etc. zwischen Mannheim, Station der Badischen Staatseisenbahnen via Konstanz und Ludwigshafen, Station der Pfälzischen Bahnen via Maxau-Konstanz einerseits und Stationen der Vorarlberger Bahn anderseits.

Giltig v. 1/2. 82. (Gratis.) (Bad.)

(234) **Steinkohlen.** Uebernahmetarif ab Basel Badischer Bahnhof nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn für die Beförderung von Ruhrkohlen.

Giltig v. 1/2. 82. (Gratis.) (Bad.)

(269) **Steinkohlen.** Nachtrag II zum Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn v. 15/11. 80. Giltig v. 1/2. 82. Enthaltend: neue Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, Hamburg, Harburg und Lüneburg. (B. A.)

(269) **Steinkohlen.** Nachtrag II zum Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks von Stationen der Rechte Oderufer - Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn v. 15/11. 80. Giltig v. 1/2. 82. Enthaltend neue Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, Hamburg, Harburg und Lüneburg. (B. A.)

(167) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Staatsbahnen Kriegsdorf - Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal via Leobschütz-Jägerndorf bezw. Ziegenhals, giltig v. 15/2. cr. (K. E. D. Berlin.)

(308) Nachtrag I zu dem vorbezeichneten Tarif, giltig v. 15/2. bezw. 1/4. cr. (K. E. D. Berlin.)

(177) **Steinkohlen.** Specialtarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn via Halbstadt-Stadlau v. 1/7. 77.

Am 20/2. cr. ist Nachtrag III in Kraft getreten, welcher einige, lediglich durch Steigerung der Ungarischen Transportsteuer verursachte Erhöhungen enthält. (Bresl.-Freib.)

Steinkohlen und Coaks. Zu dem Tarife v. 1/11. 81 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von Ludwigshafen nach Stationen der Central- und West-Schweiz ist am 1/1. 82 Nachtrag I eingeführt worden. Derselbe enthält neue Schnitt-Frachtsätze für verschiedene Schweizerische Stationen. (Gratis.) (Els.-Lothr.)

(225) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn vom 15/7. 79.

Nachtrag II, giltig v. 1/2 82, enthaltend:

Frachtsätze für Station Mölln i. M. (Oberschles.)

(178) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte Oderufer-Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn etc. v. 15/11. 80.

Nachtrag II v. 1/2. 82, enthaltend Frachtsätze nach den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg und Lüneburg (H. St. E.). (R. O. U.)

(255) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte Oderufer-Eisenbahn nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn v. 1/1. 78.

Nachtrag IV v. 1/2. 82, enthaltend: Aufnahme der Station Mölln der Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn. (R. O. U.)

(402) **Steinkohlen.** Die für Steinkohlentransporte von Zwickau, Lugau und Oelsnitz b. L. nach Dresden-Elbkai trans. und Riesa Elbkai trans. auf das Jahr 1881 gewährten ermässigten Frachtsätze, welche gegen Vorlegung der Original-Frachtbriefe bei einem Minimalquantum von 5 000 t pro Jahr und Nachweis über Weiterverfrachtung per Elbe im Restitutionswege Anwendung finden, haben auch auf das Jahr 1882 Giltigkeit. (Sächs. Staatsb.)

(300) **Steinkohlen.** Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg bezw. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Fehrbellin und Neu-Ruppin der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn im Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande, giltig v. 15/2. 82.

(309) Ermässigte Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen etc. von Zeche Massen nach mehreren Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a. M., sowie von mehreren Stationen und Zechen des Ruhrkohlenreviers nach Station Frankfurt a. M.-Sachsenhausen des genannten Bezirks (Kohlentarif v. 20/10. 81), giltig v. 1/2. 82.

(310) Die Frachtsätze für Steinkohlentransporte von Bommern, Dortmund K. r., Dortmunderfeld, Löttringhausen und Marten B. M. nach Frankfurt a. M. Ostbahnhof im Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Kohlenverkehr v. 1/1. 82 sind v. 10/2. 82 um 0,01 ℳ pro 100 kg ermässigt. (Köln r.)

(346) **Steinkohlen und Coaks.** Vom 15/2. 82 ab sind die Braunkohlenbergwerke Brühl und Röddergrube mit der Anschlussstation Liblar, sowie die Gasanstalten zu Köln, Ehrenfeld und Nippes C. W. in die VII. Gruppe des v. 1/10. 81 bis Ende Mai 1882 giltigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld nach den Stationen Bremen (loco), Hamburg, Harburg und Hittfeld (loco und Seetransit) mit dem Frachtsatze von 79,00 ℳ pro 10 000 kg aufgenommen.

(355) Für Coakstransporte in Wagenladungen à 10 000 kg von den Stationen Bochum Rh. und Herne K. M. und W. des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach Kladno (alt), Station der Buschtêhrader Eisenbahn, kommen v. 15/2. 82 directe Ausnahme-Frachtsätze, betragend ab Bochum Rh. 1,89 ℳ und ab Herne K. M. und W. 1,91 ℳ pro 100 kg, zur Anwendung. (Köln r.)

(369) **Torfstreu.** Vom 20/2. bis zum 15/8. 82 tritt für Torfstreu-Transporte von den Stationen Diepholz, Drebber, Papenburg und Spelle des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach den Stationen Beverungen, Eissen, Scherfede, Warburg, Wehrden und Westheim des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld eine Ermässigung der tarifmässigen Fracht um 25 pCt. ein. (Köln r.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 330.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg, Berlin und Bromberg andererseits treten mit dem 1. Mai d. J. neue Tarife in Kraft, durch welche die betreffenden bisherigen Verbandstarife nebst Nachträgen, soweit solche Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen den in den neuen Tarifen aufgeführten Stationen enthalten, aufgehoben werden, und zwar:

1. Der Gütertarif für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1878.
2. Der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Juni 1878.
3. Der Staatsbahn-Gütertarif (Heft No. 1) vom 1. Januar 1881.
4. Der Gütertarif für den Schlesisch-Rheinischen Verband vom 1. August 1878.
5. Der Gütertarif für den Ostdeutsch-Rheinischen Verband vom 1. Mai 1878.

Die neuen Tarife, welche neben zahlreichen Ermässigungen auch Erhöhungen enthalten, sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Stationen käuflich zu haben. Köln, den 17. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (559)

3. Submissionen.

Am Donnerstag, den 30. März d. J., Vormittags 11 Uhr, findet im Baubüreau der Berliner Verbindungsbahn, Köthenerstrasse 6, ein öffentlicher Verkauf von alten Oberbau-Materialien statt, welche auf dem Rangirbahnhofe Rummelsburg und auf dem Bahnhofe Grunewald der Ringbahn gestapelt sind. Reflectanten können die bezüglichen Bedingungen im obigen Büreau einsehen, woselbst auch Offerten-Formulare unentgeltlich zu entnehmen sind. Berlin, den 13. März 1882. Der Abtheilungs-Baumeister Grapow. (79 J.)

Königl. Eisenbahndirection Magdeburg. Submission von alten Werkstattsmaterialien und Gastheer. Die in den Hauptwerkstätten Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam und Berlin angesammelten alten Werkstattsmaterialien als: Kupfer, Eisen, Stahl, Weichenschienen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Tuch, Plüsch, Glas, Gastheer u. s. w. sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden.

Die Bedingungen und Bestandsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau, Fürstenwallstrasse 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von dem genannten Büreau gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf alte Werkstattsmaterialien“ versehen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum Submissionstermin am 28. März cr., Vormittags 10 Uhr an das Materialienbüreau einzureichen. Magdeburg, den 8. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (78)

4. Fahrplan-Aenderung.

Main-Neckar-Bahn. Fahrplan-Aenderung. Vom 1. April d. J. ab tritt folgende Aenderung in dem Curse der Züge ein:

Localzug No. 2 (seither um 5^{35} Morgens in Darmstadt abgehend) | Localzug No. 21 (seither um 6^{25} Abds. in Frankfurt abgehend)

erhalten nachstehende Curszeiten:

Morgens		Abends	
Darmstadt	ab 4^{40}	Frankfurt	ab 6^{55}
Arheilgen	„ 4^{48}	Louisa	„ 7^{4}
Egelsbach	„ 4^{57}	Isenburg	„ 7^{10}
Langen	„ 5^{5}	Sprendlingen	„ 7^{16}
Sprendlingen	„ 5^{13}	Langen	„ 7^{23}
Isenburg	„ 5^{20}	Egelsbach	„ 7^{30}
Louisa	„ 5^{27}	Arheilgen	„ 7^{40}
Frankfurt	an 5^{35}	Darmstadt	an 7^{50}

Darmstadt, 11. März 1882. Die Direction. (81)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 23. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. März 1882.

Inhalt: Preussische Staatseisenbahn-Bauten. — Ueber den Aufschwung und die wachsende Bedeutung der Flussschifffahrt im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den Nordseehäfen. — Zur Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth). — Tramway der Holländischen Eisenbahngesellschaft vom Haag nach Scheveningen. — Russische Correspondenz. — Entgegnung, betr. den Aufsatz: Das elektrische Licht. — Aus England. — Amerikanische Correspondenz. — Der Eisenbahnbau in Mexiko. — Eine Hochbahn in Philadelphia. — Präjudicien. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Betriebs-Störungen. 4. Ausloosungen. 5. Auszahlungen. 6. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Preussische Staatseisenbahn-Bauten.

Ueber den Stand des Baues der durch die Gesetze vom 7. und 9. März 1880 beschlossenen Linien entnehmen wir dem vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dem Preussischen Abgeordnetenhause vorgelegten Bericht über die Staatseisenbahn-Bauten Folgendes:

I.

Cölbe-Laasphe. Durch das Gesetz vom 7. März 1880 wurde der Staatsregierung zum Bau einer Eisenbahn von Cölbe nach nach Laasphe die Summe von 1 600 000 ℳ bewilligt.

Vor der Ausführung dieser, bei einer Länge von 35,3 km die drei Regierungsbezirke Cassel, Wiesbaden und Arnsberg berührenden Bahn waren die im Gesetze vorgeschriebenen Vorbedingungen zu erfüllen, nämlich:

1. das erforderliche Terrain der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei zum Eigenthum zu überweisen oder die Erstattung der sämmtlichen dieserhalb aufzuwendenden Kosten zu übernehmen und sicher zu stellen,
2. die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege für die Bahnanlage unentgeltlich zu gestatten und
3. zu den Baukosten einen Zuschuss von 120 000 ℳ zu leisten.

Von diesen Bedingungen ist diejenige zu 1. von den Kreisen Marburg, Biedenkopf und Wittgenstein übernommen; die bezüglichen Verträge sind jedoch erst vor Kurzem zum Abschluss gebracht worden.

Zu 2. Ueber die Benutzung der Chausseen sind mit den Communalverbänden der Regierungsbezirke Wiesbaden und Cassel Verträge abgeschlossen, für den Kreis Wittgenstein hat der Verwaltungsausschuss der Provinz Westfalen die unentgeltliche Benutzung der Provinzialchaussee gleichfalls genehmigt. Die Verhandlungen wegen Abschlusses eines bezüglichen Vertrages sind im Gange.

Zu 3. haben von dem Bauzuschuss von 120 000 ℳ der Kreis Biedenkopf 40 000 ℳ, die Stadt Laasphe 15 000 ℳ und die Gemeinde Niederlaasphe 1 500 ℳ vertragsmässig übernommen, ferner sind im Kreise Wittgenstein von Privaten 3 500 ℳ aufgebracht. Zur Aufbringung des Restes von 60 000 ℳ haben sich Hüttenbesitzer im Kreise Biedenkopf verpflichtet; der Abschluss der betreffenden Verträge steht bevor. Hiernach ist die Erfüllung der Vorbedingungen als gesichert zu betrachten.

Die Vorarbeiten sind beendet. Die landespolizeiliche Prüfung und Feststellung der Projecte ist im Frühjahr v. J. erfolgt. Der Grunderwerb kann in mehreren Gemeinden als abgeschlossen angesehen werden. Nach Beendigung der bereits eingeleiteten Submissionen kann alsbald mit der Bauausführung begonnen werden.

Ob die bewilligten Mittel, von welchen bis jetzt 46 256 ℳ verwendet sind, ungeachtet des Mehraufwandes, welcher durch die Aenderung des Projects (theilweise Verlegung der Bahn vom linken auf das rechte Lahnufer und Höherlegung wegen der Hochwasserverhältnisse) bedingt ist, zur Deckung der Bauausgaben ausreichen werden, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen.

II.

Durch das Gesetz vom 9. März 1880 ist die Verwendung von 49 420 350 ℳ und durch das Gesetz vom 18. December 1880 zusätzlich die Verwendung von 1 130 000 ℳ, zusammen 50 550 350 ℳ zum Bau der nachbezeichneten Bahnlinien genehmigt worden.

1. **Bahn von Erfurt nach Grimmenthal und Ritschenhausen.** Den in dem ersteren Gesetz gestellten Vorbedingungen bezüglich der unentgeltlichen Hergabe des zur Bahnanlage erforderlichen Grund und Bodens ist genügt.

Die speciellen Vorarbeiten für die Strecke Plaue-Ritschenhausen sind fertiggestellt; die landespolizeiliche Prüfung derselben mit Ausnahme derjenigen für die Strecke von der Sachsen-Coburg-Gothaischen Landesgrenze bis Suhl und von Grimmenthal nach Ritschenhausen hat stattgefunden; vorläufig festgestellt sind die Projecte für die Theilstrecke Suhl-Grimmenthal und für die innerhalb des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen liegende Strecke zwischen Plaue und Liebenstein mit Ausschluss desjenigen Stückes, dessen Gestaltung davon abhängt, ob die Thüringische Eisenbahn von Plaue bis Erfurt mit benutzt oder eine selbstständige Bahn auf dieser Strecke erbaut wird. Die hierüber mit der Thüringischen Eisenbahn eingeleiteten Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Auf der Strecke Suhl-Grimmenthal ist seitens der Grundeigenthümer die Bauerlaubniss ertheilt und mit dem Abschluss der definitiven Erwerbsverträge nach stattgehabter landespolizeilicher Prüfung und Feststellung der Projecte begonnen. Ferner ist seitens der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung das für den Bau des Tunnels, mittelst dessen der Gebirgsstock des Thüringer Waldes durchfahren werden muss, des sogenannten Brandleitetunnels, sowie das für die anschliessenden Strecken erforderliche Terrain überwiesen worden. Bezüglich des übrigen Theils der Bahn wurden die Grundlagen für den Grunderwerb, soweit es nach dem Stande der Vorarbeiten möglich war, vorbereitet.

Der Brandleitetunnel, welcher einen zur Beerberggruppe gehörenden, aus Porphyr-Conglomeraten und krystallinischem Porphyr bestehenden Bergrücken durchschneiden soll, wird eine Länge von 3 031 m erhalten. Bei der Ausführung des Tunnels werden Gestein-Bohrmaschinen angewendet. Die Betriebskraft liefern theils die in den benachbarten Seitenthälern des Beerberges vorhandenen Bäche, deren Wasser in besonders angelegten Bassins gesammelt wird, theils, da die zur Disposition stehende Wasserkraft allein nicht hinreicht, Dampfmaschinen. Alle für den Betrieb der Bohrmaschinen erforderlichen Installationsanlagen wurden im Juni v. J. vollendet, so dass im September, nachdem auch durch Erbauung von Arbeiterkasernen und Restaurationen u. s. w. an beiden Tunnelmündungen das Erforderliche für Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter geschehen war, der Tunnelbau in vollem Betriebe sich befand. Obwohl die Arbeiten durch grossen Wasserandrang erschwert waren und der aufgeschlossene Felsen sich meist als sehr hart erwies, wurden einschliesslich des bis zur Einrichtung des Maschinenbetriebes mittelst Handbetriebes Geleisteten bis Ende September v. J. zusammen 901 m Richtungsstollen hergestellt, wovon 716 m im Tunnel

selbst und 185 m in den Voreinschnitten liegen. Die Arbeiten für den Vollausbruch und die Mauerung wurden im September v. J. begonnen.

Die bis zu diesem Zeitpunkte ausgeführten Erdarbeiten erstreckten sich auf die beiden Voreinschnitte des Brandleitetunnels und auf die Strecke Grimmenthal-Suhl. Die Arbeiten betrugen ca. 6 pCt. der auf der Strecke Plaue-Ritschenhausen im Ganzen auszuführenden Erdarbeiten.

Von den herzustellenden Brücken und Durchlässen gelangten 16 Durchlässe auf der Strecke Grimmenthal-Suhl zur Ausführung.

Die für ein durchgehendes Geleise der Strecke Plaue-Ritschenhausen und für die Bahnhöfe erforderlichen Oberbaumaterialien sind in öffentlicher Submission vergeben.

Auch für die Beschaffung der Betriebsmittel ist die Ausschreibung der Submission vorbereitet und zum Theil bereits erfolgt.

Von dem bewilligten Baucapital von 27 250 000 *M.* sind bis Ende September v. J. = 1 287 179 *M.* zur Verwendung gelangt, mithin noch disponibel 25 962 821 *M.*, welche, soweit sich bei dem derzeitigen Stande der Bauarbeiten übersehen lässt, ausreichen werden.

2. **Bahn von Güldenboden nach Mohrungen und von Mohrungen nach Allenstein.** In dem Gesetz vom 9. März 1880 ist der Bau der Bahn davon abhängig gemacht, dass die Interessenten für den innerhalb der Kreise Pr. Holland, Mohrungen und Allenstein belegenen Theil der Bahnlinie das zur Bahnanlage erforderliche Terrain unentgeltlich und lastenfrei hergeben oder die Erstattung der Grunderwerbskosten übernehmen, zu den Baukosten einen Baarzuschuss von 45 000 *M.* für die Strecke Güldenboden-Mohrungen und 78 000 *M.* für die Strecke Mohrungen-Allenstein leisten und die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, unentgeltlich gestatten. Nachdem sich bei der speciellen Bearbeitung des Projectes herausgestellt hatte, dass eine Mitbenutzung von Chausseen und öffentlichen Wegen durch die Bahn nicht angänglich ist, nachdem ferner die Erfüllung der sich auf die Hergabe von Terrain und die Leistung von Baarzuschüssen beziehenden Bedingungen durch rechtsverbindliche Verträge gesichert, auch seitens der betheiligten Grundbesitzer fast durchweg die Bauerlaubniss ertheilt war, ist mit dem Bau der Bahn begonnen worden.

a) Strecke Güldenboden-Mohrungen. Von dem in einer Gesammtlänge von 39,5 km herzustellenden Planum der Bahn sind 31,1 km in den Erdarbeiten fertig und 4,7 km in der Ausführung begriffen, der Rest wird in kurzer Frist in Angriff genommen werden.

Von den zu erbauenden Durchlässen und kleinen Brücken sind 57 vollendet, 10 in der Ausführung begriffen, für die noch restirenden 10 Bauwerke sind die Materiallieferungen und Arbeiten verdungen. Die beiden grösseren Brücken über die Elske und Weeske sind in den Unterbauten fertig, so dass mit der Aufstellung der eisernen Ueberbauten begonnen werden konnte.

Die Vorbereitungen (Submissionen) zur rechtzeitigen Beschaffung des erforderlichen Bau- und Betriebsmaterials sind getroffen.

Die Fertigstellung und die Inbetriebnahme der Bahn ist für das Jahr 1882 in Aussicht genommen.

Das bewilligte Baucapital beträgt 2 730 000 *M.*, der Zuschuss der Interessenten 45 000 *M.*, zusammen 2 775 000 *M.*

Die Gesammtausgabe bis Ende September v. J. beläuft sich auf 287 898 *M.*, mithin waren noch 2 487 102 *M.* disponibel, welche, soweit sich solches zur Zeit übersehen lässt, zur Vollendung des Baues ausreichen werden.

b) Strecke Mohrungen-Allenstein. Von dem in einer Gesammtlänge von 44,7 km herzustellenden Planum sind 14,8 km in der Ausführung begriffen und die Vorbereitungsarbeiten für weitere 29,9 km soweit vorgeschritten, dass die Verdingung der Arbeiten in nächster Zeit erfolgen kann. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bahn wird voraussichtlich im Jahre 1883 erfolgen.

Das bewilligte Baucapital beträgt 2 454 000 *M.*, der Zuschuss der Interessenten 78 000 *M.*, zusammen 2 532 000 *M.*

Die Gesammtausgabe bis Ende September v. J. beläuft sich auf 47 628 *M.*, so dass noch 2 484 372 *M.* disponibel waren, welche, soweit es sich beim derzeitigen Stande der Bauausführung übersehen lässt, für die Herstellung der Bahn ausreichen werden.

3. **Eisenbahn von Marienburg über Marienwerder und Graudenz nach Thorn, nebst Abzweigung nach Culm.** Durch das Gesetz vom 18. December 1880 ist von der im Gesetz vom 9. März 1880 als Vorbedingung für die Bauausführung der Bahn den Interessenten auferlegten, unentgeltlichen Hergabe des zur Bahnanlage erforderlichen Terrains abgesehen und staatsseitig zum Bau der Bahn eine weitere Summe von 1 130 000 *M.* bewilligt worden. Der weiteren, im Gesetz vom 9. März 1880 enthaltenen Vorbedingung, wonach seitens der Interessenten die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege in dem von der Aufsichtsbehörde für zulässig erachteten Umfange unentgeltlich zu gestatten war, ist insofern genügt, als der Kreis Culm, in welchem eine derartige Benutzung von Chausseen und öffentlichen Wegen allein angänglich ist, die bezügliche Verpflichtung übernommen hat.

Das specielle Project der Bahnlinie bis auf die Einführung derselben in den Bahnhof Marienburg, die Strecke Sedlinen-Marienwerder-Rehhof und die Abzweigung nach Culm ist soweit festgestellt worden, dass, nachdem die Bauerlaubniss seitens der betheiligten Grundbesitzer ertheilt worden war, bereits im Frühjahr v. J., sobald es die Witterung zuliess, mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Das Project für die Strecke Sedlinen-Marienwerder-Rehhof unterliegt zur Zeit der landespolizeilichen Prüfung. Die Fertigstellung des Projectes für die Einführung der Bahn in den Bahnhof Marienburg, sowie desjenigen für die Abzweigung nach Culm wird voraussichtlich in kurzer Frist bewirkt werden können. Der Erwerb des zur Bahnanlage erforderlichen Grund und Bodens ist in den Kreisen Thorn und Graudenz zum grössten Theil beendet, in den Kreisen Culm und Marienwerder wird wegen zum Theil übermässig hoher Forderungen der Besitzer von dem Rechte der Expropriation in umfangreichem Masse Gebrauch gemacht werden müssen. Von der ganzen, etwa 135 km langen Strecke von Thorn bis Marienburg sind in den Kreisen Thorn, Culm, Graudenz und Stuhm auf den zur Ausführung genehmigten Theilstrecken in einer Ausdehnung von 92 km die Planumsarbeiten in 10 Arbeitsloosen in Ausführung begriffen und zwar sind 65 km bereits in den Erdarbeiten fertig, 8 km begonnen, die Ausführung von 19 km durch Vertragsabschlüsse gesichert. Mit dem Verlegen des Oberbaues ist von Thorn ab begonnen und bis Ende September v. J. eine Strecke von 10,7 km Länge betriebsmässig hergestellt worden. Für die Theilstrecke bis Culmsee ist das Oberbaumaterial bereits angeliefert. Zur Beschaffung der Oberbaumaterialien für die übrigen Strecken sind zum Theil bereits Verträge abgeschlossen, theils die Vorbereitungen hierzu im Gange. Die Wärter-Etablissements zwischen Thorn und Culmsee und die Hochbauten auf der Haltestelle Ostaczewo und dem Bahnhof Culmsee sind mit Ausschluss des Güterschuppens auf letztgenanntem Bahnhofe im Rohbau fertig gestellt. Die Vorbereitungen für die rechtzeitige Beschaffung des Betriebsmaterials sind getroffen.

Soweit sich zur Zeit übersehen lässt, wird die Inbetriebnahme der Theilstrecke Thorn-Graudenz mit Abzweigung nach Culm im Jahre 1882, der Reststrecke im Jahre 1883 erfolgen können.

Von dem bewilligten Baucapital, nämlich durch Gesetz vom 9. März 1880 9 250 000 *M.*, durch Gesetz vom 18. December 1880 1 130 000 *M.*, in Summa 10 380 000 *M.*, waren bis Ende September v. J. verausgabt 769 584 *M.* und mithin noch 9 610 416 *M.* disponibel, welche zur Vollendung der Bahn voraussichtlich ausreichend sein werden.

4. **Bahn von Schneidemühl nach Deutsch-Krone.** Ueber die Erfüllung der Vorbedingungen, von denen nach dem Gesetze vom 9. März 1880 die Ausführung der Bahn abhängig war, nämlich die Ueberweisung des für die Bahnanlage erforderlichen Terrains, bezw. Uebernahme und Sicherstellung der aufzuwendenden Grunderwerbskosten, Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege und Zahlung eines Zuschusses zu den Baukosten von 8 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge, war bereits nach dem vorjährigen Bericht mit der Stadt und dem Kreise Deutsch-Krone in rechtsverbindlicher Weise Vertrag abgeschlossen.

Die sämmtlichen Bauarbeiten, sowie die Herstellung des Oberbaues waren bis zum Schluss der Berichtsperiode soweit gefördert, dass die Betriebseröffnung zum 1. November v. J. erfolgen konnte.

Durch das Gesetz sind an Baumitteln bewilligt 706 000 *M.*, dazu tritt der Zuschuss der Interessenten von 8 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge, mithin für 23,5 km 188 000 *M.*, zusammen 894 000 *M.*

Davon wurden bis Ende September v. J. verwendet 263 233 *M.*, mithin waren noch disponibel 630 767 *M.*, welche zur Bestreitung der noch rückständigen Ausgaben voraussichtlich ausreichen werden.

5. **Bahn von Hirschberg nach Schmiedeberg.** Von den im Gesetz vom 9. März 1880 vorgeschriebenen Vorbedingungen für den Bau der Bahn sind diejenigen bezüglich der Ueberweisung des erforderlichen Terrains und der Zahlung des Baukosten-Zuschusses von 4 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge von den Stadtgemeinden zu Hirschberg und Schmiedeberg vertragsmässig übernommen; die ferner als zulässig vorgesehene Mitbenutzung von Chausseen und öffentlichen Wegen ist nach Lage der Bahnlinie nicht erforderlich.

Der zur Bahnanlage erforderliche Grund und Boden ist mit Ausnahme einer ca. 1,5 km langen Strecke im Dorfe Lomnitz und des Parkgrundstücks in Schmiedeberg, über welche das Enteignungsverfahren eingeleitet, aber noch nicht zum Abschluss gelangt ist, bereits in Besitz genommen.

Die Länge der Strecke, auf welcher Erd- und Planirungsarbeiten zur Ausführung kommen, beträgt circa 13 200 m, davon

sind: fertig gestellt rot. 7 870 m, in Arbeit rot. 1 500 m, noch nicht in Angriff genommen rot. 3 830 m.

Unter letzteren befindet sich die 1 500 m lange Strecke im Dorfe Lomnitz, auf welcher erst nach Beendigung des Enteignungsverfahrens resp. nach Besitzeinweisung mit den Erdarbeiten begonnen werden kann. Im Ganzen sind an Erdmassen zu bewegen circa 101 000 cbm, hiervon sind bereits bewegt 64 000 cbm, mithin bleiben noch auszuführen circa 37 000 cbm.

Die Durchlässe sind bis auf fünf, von denen vier jetzt in Angriff genommen sind und einer wegen mangelnder Bauerlaubniss noch nicht zur Ausführung kommen kann, fertig gestellt. Für die rund 30 m weite Lomnitzbrücke ist der südliche Landpfeiler ganz und der nördliche zu ca. $^2/_3$ fertig gestellt. Die Eisenconstruction der Brücke ist in der Montirung begriffen. Die durch Einführung des Secundärbahn-Geleises veranlassten Geleisanlagen resp. Geleiseänderungen auf Bahnhof Hirschberg sind nahezu vollendet. Die Stationsgebäude mit Güterschuppen auf den Bahnhöfen Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg sind vor Eintritt des Winters noch unter Dach gebracht worden. Für das Stationsgebäude nebst Güterschuppen für die Haltestelle Lomnitz ist die Submission angeordnet.

Der Bau der Strecke wird so beschleunigt werden, dass dieselbe mit Beginn des Sommerfahrplans pro 1882 in Betrieb genommen werden kann, vorausgesetzt, dass das Expropriationsverfahren rechtzeitig beendet wird.

Den durch das Gesetz bewilligten Baumitteln von 571 000 ℳ treten hinzu: a) der auf Grund desselben von den Interessenten zu leistende Baukosten-Zuschuss von 4 000 ℳ pro Kilometer Bahnlänge, mithin für rot. 15 km 60 000 ℳ, b) der Beitrag der Stadt Schmiedeberg für die durch eine Verschiebung des Bahnhofes Schmiedeberg erwachsenden Kosten mit 14 758 ℳ, Summa 645 758 ℳ.

Hierauf sind bis Ende September v. J. verausgabt worden 158 527 ℳ, mithin waren noch verfügbar 487 231 ℳ.

Dieser Betrag wird voraussichtlich zur Fertigstellung der Bahn ausreichen.

6. **Bahn von Walburg nach Gross-Almerode.** Nach dem Gesetz vom 9. März 1880 ist der Bau der Bahn davon abhängig gemacht, dass das Terrain, welches zur Herstellung des in der Feldmark der Stadt Gross-Almerode belegenen Theiles der Bahn erforderlich ist, zu dessen Erwerbung indess staatsseitig ein Zuschuss von 14 000 ℳ gewährt wird, sowie das zur Herstellung der anzulegenden Haltestellen benöthigte Terrain der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei überwiesen bezw. die Erstattung der aufzuwendenden Grunderwerbskosten übernommen und sichergestellt werde und die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege zur Bahnanlage zu gestatten sei. Die Mitbenutzung von Chausseen etc. wird nach dem Bahnproject nicht erforderlich. Im Uebrigen ist die Erfüllung der Vorbedingung von der Stadt Gross-Almerode bezüglich des in der städtischen Feldmark erforderlichen Grund und Bodens, und von der Gemeinde Epterode bezüglich der bei Epterode anzulegenden Haltestelle vertragsmässig übernommen.

Von den speciellen Vorarbeiten zu der 7,9 km langen Bahnlinie sind die Querprofilszeichnungen nebst der Berechnung der zu bewegenden Bodenmassen, sowie ein Theil der Vermessungsregister und der Specialprojecte der baulichen Anlagen fertig gestellt. Mit dem Ankaufe der in den Gemarkungen Walburg, Velmeden, Rommerode und Epterode zu erwerbenden Terrainflächen wird in Kürze vorgegangen werden.

Bei günstigem Verlauf der betreffenden Verhandlungen wird der Bau der Bahn voraussichtlich bis zum Herbst 1882 beendet sein.

Die bewilligten Mittel von 687 000 ℳ, von denen bis Ende September v. J. 3 559 ℳ verausgabt waren, werden voraussichtlich ausreichen. (Schluss folgt.)

Ueber den Aufschwung und die wachsende Bedeutung der Flussschifffahrt im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den Nordseehäfen.

In den letzten Jahren hat sich bekanntlich im Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland resp. den darüber hinaus gelegenen Gebieten eine bemerkenswerthe Wandlung vollzogen, indem der ehedem mit grossem Uebergewicht dominirende directe Schienenweg einen grossen Theil der Güterverfrachtungen an die Flussschifffahrt abtreten musste. Der Hauptgrund dieser befremdenden Erscheinung liegt in den auf den diversen Bahnrouten eingetretenen Frachterhöhungen, welche den Handel und die Industrie zwang, sich von den bisherigen Verfrachtungswegen ab- und der Flussschifffahrt zuzuwenden, die auf diese Weise eine neuerliche und kräftige Entwickelung erfahren hat. Merkwürdiger Weise ergab in Folge verschiedener Umstände sich die Nothwendigkeit der Coalition der Eisenbahnen mit den Wasserwegen, um durch gegenseitige Ergänzung eine Verbilligung der Beförderungskosten und damit die Heranziehung von Massentransporten, welche auf jene angewiesen sind, zu erzielen. Die ersten diesfälligen grossen Erfolge hat die combinirte Elbeschifffahrt aufzuweisen, welche als ehemalige für den Verkehr von Oesterreich-Ungarn nach Deutschland respective den Deutschen Ostseehäfen stark frequentirte, weil billige Verfrachtungsroute wieder zu vollen Ehren gelangte und heute durch eine Erweiterung beziehungsweise Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schifffahrtsdienstes eine stets wachsende bedeutende Rolle spielt. Wie schon oben angedeutet, haben die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, gedrängt durch die sich immer grössere Geltung verschaffenden Bedürfnisse sowie auch vermöge der thätigen Concurrenz der Adriatischen Seehäfen, die Unterstützung der Elberoute eintreten lassen, in Folge dessen die Umschlagsplätze an der Böhmisch-Sächsischen Grenze, als: Aussig, Bodenbach, Laube, Tetschen u. s. w. mehr als sie zu einer eminenten Bedeutung gelangt sind, zumal combinirte Eisenbahn- und Schiffstarife mit äusserst billigen Frachtraten und rascher Beförderung die Heranziehung der Güter nicht nur für die Flussstationen, sondern auch für den überseeischen Verkehr erleichtern. Die auf diese Weise verfrachteten Quantitäten bilden einen ansehnlichen Theil des gesammten Güteraustausches der grossen in Betracht kommenden Gebiete.

Zunächst ist es der Rhein, welcher sich die Heranziehung der Transporte von und nach Oesterreich-Ungarn neuerlich in intensiverer Weise zur Aufgabe gemacht hat. Die Schiffsgesellschaften auf dem Rhein lassen es schon seit Jahren nicht an Anstrengungen fehlen, um einen Theil des Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehrs speciell nach den Niederländischen und Belgischen Häfen an sich zu bringen, zu welchem Zwecke sie selbst namhafte Opfer nicht scheuten; Dank diesen Bemühungen ist es denselben gelungen, regelmässige und beträchtliche Güterquantitäten aus Ungarn, Niederösterreich und Böhmen zu sichern. Die Frachten auf dem Rhein haben in Folge der Concurrenz, welche durch den Bau von mehr als hundert neuen Schiffen mit einer Ladefähigkeit von 60 000 bis 90 000 t entstanden ist, eine solche Reduction erfahren, dass sie derzeit schon an der äussersten Grenze angelangt sind und kaum noch einen Nutzen übrig lassen. Diese günstigen Frachtverhältnisse bewirkten denn auch, dass die internationale Güterbewegung auf dem Rhein einen grossen Umfang erreicht hat, der sich allerdings mehr auf den Verkehr zwischen Belgien, Holland sowie den Niederrheinischen Provinzen einerseits und Bayern sowie Böhmen andererseits erstreckt; der directe Güterzug nach den mittleren und südlichen Provinzen Oesterreich-Ungarns ist durch den Umstand in seiner Entwickelung gehemmt, als die anschliessenden Deutschen und in der Fortsetzung auch die betreffenden Bahnlinien in Oesterreich-Ungarn die zur vollen Entwickelung dieses Verkehrs nöthigen Frachtconcessionen bisher nicht in erforderlichem Masse bewilligt hatten. Sofern also die südlichen Donaustationen in Betracht fallen, war man behufs Erzielung der billigen Frachtsätze und mangels einer directen gut praktikablen Wasserstrasse genöthigt, die Güter in Mannheim, Mainz oder Gustavsburg auf die Bahn zu bringen, um dieselben dann in Regensburg wieder der Stromschifffahrt oder vice versa zu übergeben; welche Manipulation angesichts der dadurch bewirkten mancherlei Uebelstände und Verzögerungen nicht so recht passend ist, daher auch das Gros der Transporte nicht diesen Weg verfolgte. Der Rhein ist trotz seiner absoluten mächtigen Leistungsfähigkeit in dieser Beziehung bei Weitem nicht so günstig situirt wie die Elbe, welche an der Oesterreichisch-Ungarischen Grenze ihre volle Schiffbarkeit erreicht und eine ununterbrochene Wasserstrasse bis an die Seeemporien im Norden herstellt.

In dritter Reihe fällt nun die Donau in Betracht, welche im Gegensatz zur Elbe den Deutschen Eisenbahnen Gelegenheit bietet bei längerem Durchlauf, ab den Deutschen Nordseehäfen in Regensburg den mächtigen Strom zu erreichen und durch Beihilfe der Donau-Dampfschifffahrt mit billigen Gesammt-Frachtsätzen die höchst wichtigen Consumstationen an der mittleren und unteren Donau zu erreichen. Diese günstige Gelegenheit wurde seitens der Deutschen Staatsbahnen auch ausgenützt und ist man durch Etablirung mässiger Uebernahmetarife ab Hamburg, Bremen, Lübeck etc. mit Erfolg in das Gebiet der Elberoute eingedrungen, wodurch ausser Förderung der Handelsthätigkeit der betreffenden Deutschen Nordseehäfen auch noch den an der Elbe interessirten Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen ein wirksames Gegengewicht geboten, folglich ein doppelter Zweck erreicht wird.

So sehen wir denn die Flussschifffahrt allenthalben in die internationalen Verkehre mit wirkungsvoller Thätigkeit eingreifen. Diese Situation, sofern als es sich um Bündnisse von Schienen- und Wasserwegen gegen directe Bahnrouten handelt, kann als eine abnorme angesehen werden und ist durch aussergewöhnliche Verhältnisse herbeigeführt worden. Mit dem Verschwinden der letzteren, welche früher oder später erfolgen muss, wird auch die Binnenschifffahrt auf ihre eigentliche Mission der Pflege des Localverkehrs namentlich in Rohproducten zurückgedrängt werden, vorausgesetzt, dass die Parallel-Bahnrouten behufs Wiedererlangung des zum Theil verlorenen Verkehrs die nöthigen Frachtreductionen stabilisiren. Diese letzteren zu Stande ge-

bracht zu haben, ist das vorläufig unbestrittene Verdienst der Wasserstrassen und dass ein solches Vorgehen nöthig war, um den Transit-Verkehrszug speciell aus Südösterreich und Ungarn nach den Westeuropäischen Häfen sowie in den überseeischen Relationen über Deutschland zu erhalten, steht ausser allem Zweifel.

Im Hinblick auf die rührige nachdrückliche Concurrenz der Adriatischen Seehäfen, welche in ihrer Mitbewerbung zur Bedienung des Westeuropäischen Verkehrs es an grossen Anstrengungen nicht fehlen lassen, kann das Eingreifen der Flussschifffahrt zur Erhaltung der Güterquantitäten auf der natürlichen kürzesten Route als ein Gebot der Nothwendigkeit sowie als ein Mittel angesehen werden, das in seinen Resultaten für den Deutschen Zwischenhandel vortheilhaft ist. Aber auch für Oesterreich-Ungarn ist die ununterbrochene Aufrechthaltung des Wechselverkehres von grosser Wichtigkeit, weshalb die von beiden Seiten getroffenen Einleitungen trotz der theilweise bestehenden Dissonanz zu einem die gemeinsamen Interessen fördernden Ziele führen.

Zur Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage.

Zu dem kurzen Referat über die dritte Lesung der Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage im Abgeordnetenhause, welches nachstehend in der Wochenschau sich abgedruckt findet, fügen wir noch folgenden ergänzenden Bericht bei.

Nachdem, wie erwähnt, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bei der Generaldiscussion die vom Abgeordneten Hammacher gestellten Anfragen beantwortet hatte, bemerkte der Abg. Büchtemann, dass nun der Sturm im Glase Wasser vorüber und der Frieden zwischen der Staatsregierung und den Nationalliberalen wieder hergestellt sei, wie seine Partei dies vorausgesehen habe. Der Abg. Dr. Hammacher freue sich, dass die finanziellen Garantien jetzt glücklich gefunden seien und dass die Gefahr der hohen Belastung des Staates mit Eisenbahnschulden wesentlich abgeschwächt sei. Was sei denn aber geschehen? Der Reservefonds sei gefallen und was die Amortisation betreffe, so habe der Abg. Dr. Hammacher selbst bei der zweiten Berathung gesagt, dass zu seinem grossen Bedauern das Gesetz die Bedeutung eines Staatsschuldentilgungs-Gesetzes nicht habe und habe derselbe die gebotenen Garantien mit grossem Recht als bedeutungslos charakterisirt. Gesichert sei in jedem Fall nur die Verstaatlichung, gegen die seine Partei auf jeder Etappe von Neuem Einspruch erhebe, weil sie, wie das Tabakmonopol, dazu beitrage, die Kraft des Einzelnen zu lähmen, und Preussen zur Concurrenz auf dem Weltmarkt von Jahr zu Jahr unfähiger mache, während der jetzt vorhandene Ueberschuss der Staatsbahnen zum grössten Theil verschwinden würde, wenn man den Ansprüchen der Beamten nur einigermassen gerecht werden wollte. Wenn man gar dem Lande die versprochene Wohlthat billiger Tarife verschaffen sollte, so müsste sich der Ueberschuss in ein grosses Deficit verwandeln. Die constitutionellen Rechte in Preussen seien einem durch den Besitz der Bahnen und das Tabakmonopol in seinen Finanzen unabhängig gewordenen Staat gegenüber nicht zu wahren. Schon jetzt sei es der Budgetcommission unmöglich gewesen, volle Einsicht in die Staatseisenbahn-Wirthschaft zu erhalten und sich in irgend welches Detail der Einnahmen wie der Ausgaben einzulassen, so dass man nach neuen Formen für die Betheiligung des Parlaments an der Gesetzgebung und dessen Controle an der Wirthschaft des Staates werde suchen müssen.

Bei der Specialdiscussion beantragte dann der Abg. Büchtemann folgenden § 9a hinter § 9 einzuschalten:

„Aenderungen der normalen Einheitssätze, welche für den Verkehr von Personen, Gütern, Vieh und Fahrzeugen auf den einzelnen für Rechnung des Staats verwalteten Eisenbahnen der Berechnung der Fahr- und Frachtpreise zu Grunde gelegt sind, werden jährlich im Staatshaushalt festgesetzt."

Der (nationalliberale) Abg. v. Eynern erklärte, die Absicht, eine Einwirkung auf die Tarifänderung seitens der Landesvertretung herbeizuführen, werde auch von seinen Freunden getheilt, diese Frage lasse sich aber nicht bei Gelegenheit eines Specialgesetzes erledigen. Seine Partei habe die Absicht, am Schlusse des Gesetzes über die Bezirks- und Landes-Eisenbahnräthe diese wichtige Frage generell zu regeln, und seinerseits seien auch schon derartige Anträge in der Eisenbahncommission gestellt worden. Die Frage bedürfe einer weiteren eingehenden Berathung in der Commission, der seine Partei nicht entgegen treten wolle.

Der Abg. Büchtemann befürwortete seinen Antrag. Er fürchte, dass das vom Vorredner erwähnte Gesetz nicht zu Stande kommen werde; es liege ihm nicht daran, weitere Schwierigkeiten hier zu erheben, als nach seiner Ansicht das Interesse des Landes erfordere und deshalb habe er sich auf diesen Antrag beschränkt, welcher nach seiner Ansicht das Wenigste ausspreche, was der Landtag der Verstaatlichung gegenüber fordern könne. Möge der Antrag heute abgelehnt werden, auf die Dauer sei es unmöglich, denselben zu übersehen. Das Haus müsse sich den Einfluss auf das Tarifwesen sichern im Interesse des Landes, und wenn dadurch auch in die Verwaltung des Staats eingegriffen werde, so würde man einen schweren politischen Fehler machen, wenn man nicht Massregeln gegenüber, welche im Stande seien, die finanzielle Lage des Staats zu contrecarriren, den Versuch machen würde, den erforderlichen Einfluss zu erringen.

Der Abg. von Wedell-Malchow erklärte, über das Gesetz, betreffend den Landes-Eisenbahnrath, scheine der Abg. Büchtemann schlecht informirt zu sein. Dasselbe habe jetzt bedeutend an Freunden gewonnen und werde voraussichtlich durchgehen. Er sei aus zwei Gründen gegen den Antrag Büchtemann: formell, weil derselbe erst jetzt in dritter Lesung nach so eingehenden Commissionsberathungen in letzter Stunde an das Haus gelangt sei, materiell, weil in der Commission anerkannt sei, dass man sich gegen Missbräuche der Executivmittel der Regierung schützen müsse und die Commission sich gleichsam ex professo fortlaufend mit dieser Frage beschäftigen werde. Er persönlich sei für Cautelen, die vor allgemeinen procentualen Erhöhungen, wie die im Jahre 1874 schützten; andernfalls fürchte er eine Schädigung der Industrie und der Landwirthschaft. Das Tarifschema und die Erledigung der technischen Fragen müsse man der Executive der Regierung überlassen.

Der Regierungscommissar, Geheime Regierungsrath Fleck, entgegnete, bereits bei dem ersten Verstaatlichungsgesetz sei in einer Resolution festgesetzt worden, dass alljährlich eine Uebersicht der Tarifänderungen dem Hause zur Kenntnissnahme vorgelegt werden solle. Hiermit sei genügende Gelegenheit zur Kritik und Controle gegeben, und die Erfahrungen der letzten Jahre zwängen nicht, von diesem Wege abzugehen. Wolle das Haus die Tarifsätze mitbestimmen, so müsse es auch die Tarifclassen bestimmen, ein Erfolg seiner Mitwirkung sei sonst nicht ersichtlich. Damit würde es aber in rein technische Dinge eingreifen, die von der Staatsregierung unter Mitwirkung des Reichs nur geregelt werden könnten. Zudem würden sich die Verhandlungen über Tarifänderungen sehr in die Länge ziehen und auf eine bestimmte Zeit beschränkt sein, zum Schaden des Verkehrs. Wenn es richtig sei, dass Tarifänderungen auch Aenderungen im Staatshaushalt bedingten, so werde es doch nöthig sein, die Frage durch ein besonderes Gesetz zu regeln und so auch dem anderen Factor der Landesvertretung, dem Herrenhause, Gelegenheit zu geben, seine Meinung zu äussern. Die Schwierigkeiten bei der Verstaatlichung, die immer wieder betont würden, existirten nur bei Denjenigen, die sie machten und behaupteten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach bezeichnete den Antrag, wie er vorliegt, kurzweg für die Staatsregierung als unannehmbar. „Der Antrag greift ein in das Verkehrsleben in einer Weise, wie es dem Wohl des Landes nach der Auffassung der Staatsregierung nur nachtheilig sein würde. Die ganze Massregel, welche wir jetzt Ihrer Zustimmung unterbreiten, und für deren ersten Theil wir früher Ihre Zustimmung erlangt haben, ist von dem Gedanken getragen, damit das Wohl des Landes, die Entwickelung desselben zu fördern. Wollen Sie der Staatsregierung eine Fessel anlegen, die in diesem Fall, wie mir scheint, nicht einmal constitutionell ist, weil die Rechte des anderen Hauses dadurch bei Seite gesetzt werden, so werden Sie erreichen, dass das Staatseisenbahnsystem in Preussen discreditirt wird und zum Schaden des Landes gereicht, während wir das Gegentheil wollen.

„Durch alle die Debatten über diesen Gegenstand zieht sich wie ein ein rother Faden die Befürchtung hindurch, dass einmal wieder wie im Jahre 1874 eine procentuale Tariferhöhung eintreten könne, — damals bekanntlich von 30 pCt. —, welche den Verkehr sehr schwer schädigen könnte. Diese procentuale Tariferhöhung, wie sie entstanden ist, von wem und wie sie angeregt ist, welche Hindernisse sie anfangs gefunden hat — ich will das jetzt nicht wieder erwähnen, die Staatsregierung ist es nicht gewesen, welche die Initiative dazu ergriffen hat. Ich behaupte auch noch heute: ich beklage diese Tariferhöhung; ich behaupte, dass sie dem Lande nicht zum Nutzen gereicht hat. Die Speculation hat für die Actien und die Dividenden davon nur Vortheil gezogen. Einen solchen Zustand wünschen auch wir nicht wieder zu erleben, und zu dem Ende erstreben wir die Durchführung des Staatsbahnsystems. Sie fragen, wie aber ist dem vorzubeugen, dass in Zukunft nicht ähnliche Dinge vorkommen? Dass ich, so lange ich die Ehre habe, dieses Amt zu verwalten, nicht dazu mitwirken möchte, das habe ich früher schon erklärt.

„Der Gedanke, von dem die ganze Politik getragen wird, ist die Förderung der Wohlfahrt des Landes. Wie kann da die Regierung wohl dazu übergehen, den gefährlichen Schritt zu thun, ohne Zustimmung der Landesvertretung oder der Reichsvertretung — wer auch dazu berufen sein mag — solche Erhöhungen vorzunehmen, die den Verkehr aufs Alleräusserste schädigen würden!? Art. 45 der Reichsverfassung sagt:

Dem Reiche steht die Controle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken, dass die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, dass bei grösseren Entfernungen für bestimmte wichtige Artikel zunächst thunlichst der Ein - Pfennigtarif eingeführt werde.

„Diese Bestimmung war der Grund, weshalb man damals auch in Preussen glaubte, nicht selbstständig vorgehen zu dürfen, sondern die Zustimmung des Reiches erbitten zu müssen, die bekanntlich nur unter Bedingungen gegeben wurde, welche später nicht ganz erfüllt wurden und die Mahnung zur Folge hatten, abzulassen von dieser Erhöhung der Tarife, — eine Mahnung, die ich, so lange ich im Amte bin, mir zu Herzen genommen habe. — Soll auf diesem Gebiete etwas geschehen, soll — ich will es so nennen — fiscalischer Begehrlichkeit ein Riegel vorgeschoben werden, so wird, so weit ich die Sache augenblicklich übersehe, das Richtigste sein, im Wege der Reichsgesetzgebung vorzugehen, da das Reich Ein Wirthschaftsgebiet bildet.

„Ich kann nur sagen, die Tendenz des Anspruchs, solche Tariferhöhungen möglichst fern zu halten, die das wirthschaftliche Leben bedrücken, diese Tendenz billige ich vollkommen und wenn wir dafür eine geeignete Form finden, — wir werden ja darüber nachdenken, — so wird es uns nicht abschrecken, dass wir uns in dieser Beziehung die Hände binden.

M. H.! Ich bitte Sie, lehnen Sie den Antrag ab. Gehen Sie auch weiter von dem Vertrauen aus, dass die Staatsregierung bei dieser Vorlage, die sie Ihnen jetzt gemacht hat, wie bei den früheren, das Wohl des Landes im Auge hat und dass, wenn wir eingreifende Tariferhöhungen einseitig anstreben wollten, wir das Gegentheil herbeiführen würden, von dem, was wir bezwecken.“

Der Abg. Büchtemann erklärte, der Minister befinde sich mit sich selber in Widerspruch, wenn derselbe einerseits durch die Mitwirkung des Landtages das Staatsbahnwesen discreditirt werden lasse, andererseits demselben doch das Wort rede. Dass durch die zeitliche Ueberzeugung des Ministers alle Tariferhöhungen für die Zukunft ausgeschlossen seien, könne er nicht gelten lassen. Werde der Minister sich auf die Dauer widersetzen, wenn der Reichskanzler im Interesse der allgemeinen Lage eine Erhöhung für wünschenswerth halte? Das Vorliegen technischer Schwierigkeiten in Bezug auf die Normaltransportgebühren müsse er bestreiten.

Der Abg. Frhr. von Huene bemerkte, schon früher habe das Centrum eine Feststellung des Tarifs unter Zustimmung der Landesvertretung angeregt: ein Principalantrag habe eine generelle Feststellung des Tarifs unter Mitwirkung der Landesvertretung gefordert; ein Unterantrag habe mindestens die Erhöhung der Tarife der Zustimmung der Landesvertretung unterwerfen wollen. Es habe nun nahegelegen, dass das Centrum auch für diesen Antrag stimmen würde. Damals aber seien die Anträge an der richtigen Stelle, nämlich bei einer generellen Regelung der ganzen Frage gestellt, während hier ein Antrag zu einem Specialgesetz gestellt worden sei. Ausserdem sei es fraglich, ob der Antrag richtig gefasst sei. Es sei nicht Sache der Gesetzgebung, derart in alle Einzelheiten des Tarifs einzugehen, sondern sie habe nur dafür zu sorgen, dass nicht aus dem Verstaatlichungssystem, welches gegen den Wunsch des Centrums eingeführt sei, schwere Gefahren herbeigeführt würden, wenn einmal an Stelle des Ministers Maybach ein Minister komme, der für die wirthschaftlichen Interessen des Landes kein Verständniss habe. Alle noch so sympathischen Erklärungen des Ministers könnten dem Lande eine Garantie nicht geben. Welche Haltung seine Freunde angesichts jener ministeriellen Erklärungen einnehmen würden, wisse er nicht; er werde gegen den Antrag stimmen.

Der Antrag Büchtemann wurde abgelehnt; der Rest des Gesetzes aber im Einzelnen angenommen. In namentlicher Abstimmung wurde hierauf das ganze Gesetz mit 243 gegen 107 Stimmen angenommen; ebenso der Antrag Hammacher-Stengel mit grosser Majorität.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 21. März. (Politische Wochenschau. Der Sieg des Staatseisenbahnsystems. Der Sommerfahrplan. Der Eisenbahnactienmarkt der Börse. Eisenbahn - Culturbetrieb. Zugbeförderung im Januar. Unfälle im Januar. Berlin-Anhalt.)

In voriger Woche, am 17. d. M., genehmigte (wie bereits mitgetheilt) das Herrenhaus den Gesetzentwurf, betreffend die finanziellen Garantien für die Staatseisenbahnverwaltung. Am 18. trat sodann das Abgeordnetenhaus in die dritte Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen. Finanzminister Bitter machte dem Hause die Mittheilung, dass das Herrenhaus nahezu einstimmig die Vorlage über die finanziellen Garantien angenommen habe; die Regierung werde die Vorlage der Königlichen Sanction unterbreiten. Abg. Hammacher erklärte, dass die Nationalliberalen nunmehr für die Verstaatlichungsvorlage stimmen würden; auf mehrere Anfragen des Redners erklärte Minister Maybach, dass es in der Absicht der Regierung liege, wie im Winter 1879/80 nachdem die erste grosse Vorlage über den Erwerb von Privatbahnen angenommen und sanctionirt war, in Betreff der neu zu verstaatlichenden Bahnen einen Nachtragsetat vorzulegen, dass die bereits begonnenen und projectirten Bauten den zu verstaatlichenden Privatbahnen, für welche die Geldmittel bereits vorhanden sind, weiter geführt werden sollen. Sofern es sich aber um Projecte handelt, für die keine Gelder vorhanden sind oder um Projecte, für welche eine rechtliche Verpflichtung nicht vorliegt oder auch selbst um Projecte, welche überhaupt noch nicht in Angriff genommen sind, werden wir uns allerdings verpflichtet halten, dem Hause eine Vorlage zu unterbreiten. Bezüglich der Braunschweigischen Eisenbahnactien, deren zweite Hälfte der Staat jetzt erwerbe, sei nach den früheren Erörterungen mit Bestimmtheit zu erwarten, dass die Braunschweigische Regierung gegen den Erwerb nichts einzuwenden habe; eine Auflösung der Braunschweigischen Gesellschaft sei nur mit Zustimmung der dortigen Regierung möglich. Die Besorgniss, die früher von der Braunschweigischen Regierung gehegt wurde, dass eine Ablenkung des Verkehrs stattfinden werde auf die Lehrter Route zum Nachtheil der Braunschweigischen Bahnen sei durch die gegenwärtige Vorlage zerstreut. Das Interesse der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung für beide Routen sei ein durchaus, auch finanziell, gleiches. Die Frage, ob man die Linie Braunschweig-Hildesheim zur Ausführung bringen werde, erledige sich dadurch, dass durch Staatsvertrag der Bau einer solchen Linie allerdings vorgesehen ist. Mit der Tendenz des Antrages Hammacher, der ein Gesetz fordert, welches die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, im Interesse der Landesvertheidigung Erweiterungsbauten (zweite Geleise) herzustellen, wenn der Staat die Kosten trägt, erklärte sich der Minister einverstanden; nur müsse das Gesetz ein Reichs-, nicht blos ein Preussisches Gesetz werden. Abg. Büchtemann vermisst noch jede Aufklärung darüber, worin der Werth der finanziellen Garantien bestehe? In der Specialdebatte wurde die Vorlage mit 243 gegen 107 Stimmen angenommen. In der Minorität stimmten die Fortschrittspartei, etwa drei Viertel des Centrums, die Liberale Vereinigung und einzelne Nationalliberale, darunter Wachler und v. Benda. Die Debatte bot nur an einem Punkte Interesse; die Fortschrittspartei machte durch den Abg. Büchtemann den Versuch, in das Gesetz einen Paragraphen (9a) einzuschieben, der die Bestimmung enthielt, dass jede Veränderung des Normaltarifs im Etat festgesetzt werden sollte. Die Nationalliberalen, die es in der Hand hatten, den Antrag zur Annahme zu bringen, stimmten gegen denselben. Sie billigen zwar seine Tendenz, wollen aber die Mitwirkung der Landesvertretung bei Festsetzung der Tarife erst später gelegentlich der Vorlage über die wirthschaftlichen Garantien durchsetzen. Ablehnend verhielt sich der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, weil durch den Antrag der Verwaltung die Hände gefesselt würden, was dazu dienen würde, das Staatsbahnsystem zu discreditiren, auch lägen technische Bedenken gewichtigster Art vor. Der Wunsch einer Mitwirkung des Landtages bei der Tarifirung wurzle in der ganz unbegründeten Besorgniss, die Regierung werde eines Tages eine procentuale Tariferhöhung wie 1874 vornehmen. Da die Staatsbahnpolitik auf die Förderung des wirthschaftlichen Wohlstandes im Lande gerichtet sei, so würde sich die Regierung selbstredend mit der Vornahme einer Tariferhöhung vorsehen, speciell ohne Beihülfe der Landesvertretung. Die Tariferhöhung überhaupt von der Zustimmung des Reichs- oder Landtages abhängig zu machen, sei durchaus zu befürworten. — Ohne Debatte vollzog sich die erste Lesung des Gesetzes über den Ankauf der Anhalter Bahn. — Die Abgg. Hammacher (Essen) und Stengel haben folgenden Antrag eingebracht: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, die Staatsregierung aufzufordern, für eine gesetzliche Ergänzung der Eisenbahngesetzgebung dahin Sorge zu tragen, dass die Eisenbahngesellschaften verpflichtet werden, auf Verlangen der Staatsregierung die von derselben im Interesse der Landesvertheidigung für nothwendig erachteten Aenderungen und Erweiterungen ihrer Anlagen vorzunehmen, wenn der Staat die hierdurch entstehenden Kosten trägt und ausserdem für die dadurch herbeigeführte Beschädigung der Interessen der Eisenbahngesellschaft Ersatz leistet. Der Antrag wird unterstützt u. A. von v. Benda, Gneist, Grumbrecht, Frhr. v. Heeremann, Frh. v. Huene, Kalle, Krug v. Nidda, Löwe (Bochum), Reichensperger (Köln), Röckerath, Schläger, Serlo, Sombart und Windthorst. Dieser Antrag hat bei der dritten Verhandlung über die Eisenbahnvorlage bereits eine kurze Berathung gefunden. — Im Abgeordnetenhause hat der schleppende Gang der Etatsberathung eine überaus ungünstige Geschäftslage zu Wege gebracht, und das Präsidium hat ernste Sorge, ob der Etat rechtzeitig fertig gestellt werden kann. Zu sehr interessanten Debatten kam es bei Berathung des Cultusetats, u. A. wurde von ultramontaner Seite gegen die Professoren und Studenten auf unsern Deutschen Universitäten zu Felde gezogen. — Das längst erwartete Verwendungsgesetz ist endlich dem Abgeordnetenhause vorgelegt worden. Dasselbe bezweckt zunächst die Ausserhebungsetzung der vier untersten Classensteuerstufen, dann die Aufhebung der Volksschullasten, vor Allem Beseitigung der Schulgelderhebung, ferner die Ueberweisung der Hälfte der Grund- und Gebäudesteuer behufs Erleichterung der Communallasten und schliesslich Aufbesserung der Beamtenbesoldungen. Sämmtliche Parteien des Abgeordnetenhauses sind so ziemlich einig darüber, dass die Vorlage nicht Gesetzeskraft erlangen werde. — Besondere Aufmerksamkeit nahmen in voriger Woche die Berathungen des Volkswirthschaftsrathes in Anspruch. Mit den Grundzügen der Krankheitsver-

sicherung der Arbeiter erklärte sich der Ausschuss einverstanden und am Freitag wurde bei Berathung des Unfallversicherungsgesetzes der Antrag angenommen, wonach das Gesetz auf Land- und Forstwirthschaft im Falle der Bewilligung des Reichszuschusses ausgedehnt werden soll. — Die Mitglieder der beiden Häuser des Landtags haben, wie an dieser Stelle noch erwähnt sein mag, unter Führung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die Stadtbahn befahren und besichtigt. Die Fahrt nahm 64 Minuten in Anspruch. Eine Anzahl von Commissarien, unter ihnen der Erbauer der Stadtbahn, Geh. Rath Dirksen, gaben auf den einzelnen Stationen auf das Zuvorkommendste die näheren Erläuterungen. Mit grossem Interesse sah man namentlich den Kriegsminister v. Kameke und den Abg. Reichensperger denselben folgen. Auf allen Seiten zeigte man sich von diesem grossartigen Unternehmen durchaus befriedigt.

Der Sieg des Staatseisenbahnsystems ist Gegenstand eines Artikels in der vorwöchentlichen, halbamtlichen „Provinzial-Correspondenz". Das ministerielle Blatt weist auf die Bedeutung der Entscheidung hin, indem es an die Hindernisse erinnert, „welche die lange Zeit unbestrittene, jetzt aber gebrochene Herrschaft der Theorie der freien Concurrenz und der Glaube an die Unumstösslichkeit des allein auf dem wirthschaftlichen Selbstinteresse beruhenden privatwirthschaftlichen Systems im Allgemeinen und so auch gegen das Staatseisenbahnsystem gross gezogen hatte." Von den Nationalliberalen sagt es:

„Ein Theil der Liberalen, welcher in früheren Zeiten gleichfalls den alten Grundsätzen der Britischen Volkswirthschaftslehre anhing, hat der grossen Eisenbahnreform thätige und werthvolle Unterstützung geliehen und somit an sich selbst bewiesen, dass der Gedanke einer Ausdehnung der productiven Thätigkeit des Staats und demgemäss einer Beschränkung der privatwirthschaftlichen Thätigkeit immer weiter um sich greift und entgegenstehende Ueberzeugungen siegreich verdrängt. Dieser Gedanke wird gewiss auch auf anderen Gebieten seine Macht ausüben und Verbreitung finden: die ganze geschichtliche Entwickelung drängt darauf hin und wird sich durch die Anhänger der liberalistischen Wirthschaftstheorie sicherlich nicht aufhalten lassen. Freilich hat der Abschluss der Eisenbahnreform noch in letzter Stunde durch eben jene Liberalen, welche für dieselbe eingetreten sind, einen kleinen Aufschub erfahren, indem sie den rein formalen Einwand erhoben, dass sie die endgültige Genehmigung des Gesetzes von der Zustimmung des Herrenhauses zu dem Entwurf, welcher über die Verwendung der Jahresüberschüsse der Eisenbahnen Bestimmung trifft, abhängig machen müssten. An dieser Zustimmung zu zweifeln, lag wohl kein Grund vor, so dass dieser Vorbehalt gegenüber der grossen Thatsache des endlichen prinzipiellen Abschlusses der Reform kaum in's Gewicht fällt, aber auch nicht recht begründet erscheint."

Ueber den Sommerfahrplan wird officiös geschrieben: „Nach hierher gelangten Mittheilungen hat sowohl der Oesterreichische Handelsminister als auch die Bayerische Regierung, in Gemässheit der in der allgemeinen Eisenbahnfahrplan-Conferenz zu Brüssel gefassten Resolution, den 1. Juni als Termin für den Beginn des Sommerfahrplans angenommen. Dabei sind die Böhmischen Bahnverwaltungen, sowie die Generaldirection der Bayerischen Staatsbahnen angewiesen, dem Verkehr zwischen Deutschland und den Böhmischen Bädern, insbesondere Teplitz und Karlsbad, durch Einlegung entsprechender Züge auch schon vor dem 1. Juni Rechnung zu tragen und, soweit sich das Bedürfniss geltend macht, in gleicher Weise auch zur Erleichterung des Besuchs der internationalen Kunstausstellung zu Wien, welche am 1. April d. J., und der in Berlin stattfindenden allgemeinen Deutschen Ausstellung auf dem Gebiete der Hygiene, welche am 15. Mai d. J. beginnt, geeignete Vorkehrungen zu treffen. Nachdem das diesseitige Reichseisenbahnamt unter diesen Umständen und den gleichen Bedingungen den erwähnten späteren Termin auch für die Deutschen Eisenbahnen acceptirt hat, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten nun die Königlichen Eisenbahndirectionen angewiesen, das Erforderliche wegen Einführung des Sommerfahrplans zum 1. Juni zu veranlassen und zu erwägen, wie weit es erforderlich ist, für den vorerwähnten Verkehr nach den Böhmischen Bädern und den Ausstellungen zu Wien und Berlin, oder auch für andere Verkehrsbeziehungen schon vor dem 1. Juni entsprechende Züge einzulegen. Die betreffende ministerielle Verfügung ist gleichzeitig den Königlichen Eisenbahncommissariaten zur Kenntniss und gleichmässiger weiteren Veranlassung bezüglich der unterstellten Privatbahnen mitgetheilt worden."

Der Eisenbahnactienmarkt der Börse, welcher fortdauernd ein günstiges Aussehen zeigt, wird von den Börsenblättern zum Gegenstande besonders optimistischer Darstellungen auch bezüglich der zukünftigen Chancen gemacht. In diesen Argumentationen wird u. A. auch folgendes Moment in den Vordergrund gestellt: Auffällig ist die geringe Concurrenz, welche die Schifffahrt gegenwärtig schon den Eisenbahnen macht und welche wahrscheinlich im Laufe des Sommers sich noch weiter verringern wird. Im Laufe des letzten Winters ist fast gar kein Schnee gefallen, unsere Gebirge sind davon leer und wenn heute schon darüber geklagt wird, dass der Wasserstand sehr niedrig ist, so wird in den späteren Frühjahrs- und Sommermonaten die Schifffahrt wahrscheinlich noch mehr reducirt werden. Thatsächlich ist allerdings die Berliner Productenbörse, wie man mittheilt, genöthigt, grosse Quantitäten Getreide per Eisenbahn zu beziehen. Der Verkehr der Eisenbahnen dürfte unter diesen Umständen eine gewisse Steigerung erfahren, wobei namentlich Bahnen wie die Oberschlesische, Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Freiburger Bahn, die mit der Oderschifffahrt concurriren, und die Bahnen in der Provinz Preussen gewinnen werden. Die Bahnen im Gebiet der Elbe und des Rheins kommen für die Berliner Börse nicht mehr in Betracht, da sie fast alle verstaatlicht sind, nur die Berlin-Hamburger Bahn macht hierbei eine Ausnahme. Auch für einzelne Oesterreichische Bahnen gilt der oben angedeutete Gesichtspunkt, so für die Galizische Karl-Ludwigbahn, welche bei gutem Wasserstand starke Transporte an die Weichsel abgeben muss, während die auf den Elbumschlag bei Laube angewiesenen Oesterreichischen Bahnen benachtheiligt werden dürften.

Mit Bezug auf den Culturbetrieb der Königlich Württembergischen Eisenbahnen geht der „N. A. Z." die Mittheilung zu, dass auch bei den Preussischen Eisenbahnen diesem Gegenstande schon seit langer Zeit besondere Aufmerksamkeit zugewendet worden ist und auch fortgesetzt zugewendet wird. Zur Durchführung einer planmässigen Bepflanzung des Eisenbahnkörpers sind von einzelnen Eisenbahnverwaltungen besondere Gärtner angenommen worden, während andere Verwaltungen zu gleichem Zwecke Verträge mit bewährten Sachverständigen abgeschlossen haben. Fortgesetzt sind auch zum Zwecke der Ermittelung der den jedesmaligen Verhältnissen entsprechenden und vortheilhaftesten Pflanzengattung Versuche angestellt worden. Bei denselben ist jedoch zu beachten, dass, abgesehen von den klimatischen und den Bodenverhältnissen, die in erster Reihe massgebenden Rücksichten auf die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnwesens jenem Culturbetrieb gewisse Beschränkungen auferlegen. Es gilt dies besonders von den Baumpflanzungen an den Böschungen. Durch dieselben darf die Trockenlegung des Bahnkörpers nicht beeinträchtigt und die Uebersicht der Bahn nicht vermindert werden, um nicht die den Zügen und Bahnbeamten drohenden Gefahren zu vermehren. Auch ist darauf zu rücksichtigen, dass die Baumpflanzungen nicht etwa den Telegraphenleitungen hinderlich werden, da durch Berührung der Drähte mit den Blättern und Zweigen die Leitungsfähigkeit der ersteren beeinträchtigt wird. Wo daher für Baumpflanzungen nicht besonders günstige locale Verhältnisse vorliegen, wird seitens der Eisenbahnverwaltungen aus den erwähnten Gründen im Allgemeinen der Cultur von Futtergewächsen und niedrig wachsenden Sträuchern, besonders der verschiedenen Weidenarten, der Vorzug gegeben.

Die Nachweisung über die im Monat Januar 1882 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden — der Aufstellung des Reichs-Eisenbahnamts zufolge — auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 29 340,99 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 12 338 Courier- und Schnellzüge, 86 646 Personenzüge, 53 827 gemischte Züge und 83 412 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 557 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 25 768 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 638 024 517 Achskilometer bewegt, von denen 183 760 853 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 152 811 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 934 oder 0,61 pCt. (gegen 2,46 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,46 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 329 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 605 Verspätungen (= 0,40 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,81 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 146 268 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 2 016 oder 1,38 pCt., mithin 0,98 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 181 Anschlüsse versäumt (gegen 886 in demselben Monat des Vorjahres und 374 im Vormonat). Von den Verspätungen auf den eigenen Strecken entfallen auf die Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln 121 mit 13, auf die Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln 45 mit 51 Anschlussversäumnissen.

Unfälle im Januar waren nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) im Ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 12 Entgleisungen und 23 Zusammenstösse in Stationen und 151 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 155 Personen verunglückt, sowie 78 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 70 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 12 546 228 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 4 verletzt und zwar je 1 Fall auf den Württembergischen Staatseisenbahnen und den Bahnstrecken

im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Berlin, Hannover, Köln (linksrheinische) und Köln (rechtsrheinische); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 15 getödtet und 75 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 21 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 1 getödtet; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 7 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 17 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 22 075,80 km Betriebslänge und 536 152 257 geförderten Achskilometern) 123 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische) (26), zu Bromberg (14) und die Oberschlesische Eisenbahn (14); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische), Köln (linksrheinische) und den Badischen Staatseisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 889,20 km Betriebslänge und 93 871 792 geförderten Achskilometern) 12 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigsbahn (3), die Rechte Oderufer Eisenbahn (3); verhältnissmässig sind jedoch auf der Oels-Gnesener Bahn, der Rechte Oderufer Bahn und der Werrabahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 115,76 km Betriebslänge und 8 000 469 geförderten Achskilometern) 2 Fälle und zwar auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn beruft nunmehr die ordentliche Generalversammlung auf den 28. April, Nachmittags 4 Uhr. Die Deponirung der Actien hat vom 25. bis 27. April zu geschehen. — (Hinsichtlich der Tagesordnung verweisen wir auf die Bekanntmachung No. 22 S. 330.) Es wird dem „Berl. Act." bestätigt, dass in Zukunft der hiesige Anhaltische Bahnhof den Verkehr der Berlin-Dresdener Bahn in Berlin aufnehmen soll. Wenn hiernach in der Folge die gesammten bestehenden Bahnhofsanlagen der Berlin-Dresdener Bahn zu Berlin für ihre jetzigen Zwecke entbehrlich werden, so wird demnächst zu erwägen bleiben, in welcher Weise dieselben anderweit zweckmässig zu verwenden sind. Der Verkaufswerth der hiernach disponibel werdenden Grundstücke ist auf rot. 1 000 000 ℳ zu veranschlagen. Ausser dieser Ersparniss würde durch den Wegfall des gesammten besonderen Bahnhofsdienstes der Berlin-Dresdener Bahn eine Reduction der Personal- und sonstigen Betriebskosten eintreten, welche auf jährlich rot. 150 000 ℳ veranschlagt werden kann.

Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).

≈ **(Geschäftsbericht pro 1881.)** Die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres weisen denen des Vorjahres gegenüber einen Rückgang aus, welcher zum weitaus grössten Theile der Concurrenz der Pferdebahn zugeschrieben wird, deren Betrieb Anfangs October eröffnet worden ist. Auch im Güterverkehre, welcher sich bekanntlich nur auf den Steinkohlentransport von der Station Doos nach der Nürnberger Gasfabrik beschränkt, ist ein kleiner Ausfall zu verzeichnen. Gegenüber der vorjährigen Gesammtfrequenz von 1 223 422 Personen ergiebt das vorliegende Rechnungsjahr, in welchem insgesammt 1 169 733 Personen befördert wurden, eine Minderung von 53 689 Personen; ebenso gelangten nur 1 649 Wagenladungen bezw. 329 800 Ctr. Steinkohlen gegen 1 844 Wagenladungen = 368 800 Ctr. im Vorjahre, mithin heuer 195 Wagenladungen = 39 000 Ctr. weniger zum Transporte.

Nach der Hauptrechnung betrugen die Einnahmen: a) aus der Personenbeförderung 231 809 ℳ (38 379 ℳ pro Kilometer) gegen 245 483 ℳ in 1880; b) aus dem Gütertransport 14 841 ℳ gegen 16 596 ℳ im Vorjahre; c) aus dem Viehtransport 987 ℳ; d) aus Ertrag an Realitäten und Pachtzinsen 1 955 ℳ; e) aus Capitalzinsen 875 ℳ und f) aus Veräusserungen und ausserordentlichen Einnahmen 1 680 ℳ, mithin zusammen 252 148 ℳ (41 746 ℳ pro Kilometer). Mit Hinzurechnung des Bestandes der vorigen Rechnung von 48 935 ℳ beträgt die Gesammtsumme der Einnahmen 301 084 ℳ Die Ausgaben belaufen sich zusammen auf 249 465 ℳ (41 302 ℳ pro Kilometer), nämlich für Besoldungen etc. 68 772 ℳ, für Brenn- und Schmiermaterial, Reparaturen an Locomotiven und Wagen etc. 61 614 ℳ, sowie für sonstige Ausgaben, wie Steuern und Abgaben, Bahnerneuerungsfonds etc. 119 078 ℳ Der verbliebene Ueberschuss beziffert sich auf 51 618 ℳ; nach Beschluss der Generalversammlung vom 22. Februar d. J. wurde dieser Betrag verwendet: a) zur Vertheilung einer Superdividende mit 24 ℳ für jede Actie, im Betrage von 42 480 ℳ und b) zur Ueberweisung des Ueberrestes von 9 138 ℳ als Einnahme in die Betriebsrechnung pro 1882. Das Actiencapital ist gleich dem Vorjahre 303 428 ℳ in 1 770 Actien à 100 fl.; die Dividende repräsentirt somit eine Verzinsung von 14,00 pCt. Die Vermögensmehrung belief sich für 1881 auf 916 855 ℳ; diese Summe zum Actiencapital hinzugerechnet ergiebt ein Anlagecapital von 1 220 313 ℳ, welchem gegenüber die 1881er Dividende eine Verzinsung von 3,48 pCt. ausweist.

Tramway der Holländischen Eisenbahngesellschaft vom Haag nach Scheveningen.

Eine dritte Tramwayverbindung zwischen dem Haag und Scheveningen wird durch den Bau eines Tramways vom Bahnhofe der Holländischen Eisenbahngesellschaft nach dem Badehause in Scheveningen hergestellt werden. Wie bekannt, ist die Residenz bereits durch einen von der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft betriebenen Dampftramway an diese Bahn angeschlossen und durch eine Pferdebahn mit dem Badeorte Scheveningen verbunden.

Für den Bau und den Betrieb dieser neuen Verbindungslinie in Anschluss an die Holländische Eisenbahn wurde Seitens der Regierung die Concession an die Holländische Eisenbahngesellschaft unter den nachstehenden Bedingungen ertheilt:

Die Ausführung der Bauwerke hat nach von dem Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe zu genehmigenden Projecten zu erfolgen.

Der Tramway muss an die Holländische Bahn sich anschliessen und so mit derselben verbunden werden, dass das Fahrmaterial von einer Bahn auf die andere übergehen kann.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahn muss in zwei Jahren nach Ertheilung der Concession (9. Februar 1882) erfolgen. Falls dieser Termin nicht innegehalten wird, erlischt die Concession, sofern die Verzögerung nicht durch höhere Gewalt herbeigeführt wurde.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, täglich mindestens fünf dem Personen- und Güterverkehr dienende Züge in jeder Richtung zu befördern. Der Tramway kann mittelst Dampfkraft oder mit Pferden betrieben werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, gegen Gewährung einer Entschädigung auf Antrag der Postverwaltung die Postsendungen in den Tramwaywagen zu befördern. Ueberdies ist sie, bei Ermangelung der gewöhnlichen Transportmittel der Postverwaltung, auf Antrag der Postdirectoren verpflichtet zur unentgeltlichen Beförderung der den Reichsdienst betreffenden Postpackete. Die die Postsendungen begleitenden Beamten werden kostenfrei befördert.

In Bezug auf die Militärtransporte ist die Gesellschaft verpflichtet, den bei der Inbetriebnahme der Bahn für die übrigen Tramwaygesellschaften geltenden Bestimmungen und Tarifen beizutreten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet zu gestatten, dass an die Bahn sich neu anzulegende Bahnen anschliessen und sie kreuzen.

Hat der Anschluss oder die Kreuzung die Errichtung neuer baulicher Anlagen und Einrichtungen oder Unterbrechung des Verkehrs zur Folge, so hat die neu anzulegende Bahn dafür Entschädigung zu gewähren.

Wird von dem Staat die Anlegung von Wegen, Canälen oder sonstigen Werken angeordnet oder zugelassen, welche die Bahn durchschneiden oder mit derselben in Berührung kommen, so hat die Gesellschaft dagegen kein Widerspruchsrecht und kann dieserhalb eine weitere Entschädigung nicht in Anspruch nehmen, als die Erstattung der eventuellen Vermehrung der Unterhaltungs- und Betriebskosten, welche sich für die Bahn aus der Anlage dieser Bauwerke ergeben. Der Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe trifft in solchen Fällen Vorsorge, dass durch die Anlage der Verkehr auf dem Tramway in keiner Weise unterbrochen oder gestört werde.

In Kriegsfällen oder sonstigen ausserordentlichen Umständen kann ganze oder theilweise Unbrauchbarmachung der Bahn von dem Könige befohlen werden. Die Wiederherstellung der Bahn in betriebsfähigen Zustand findet in solchem Falle auf Reichskosten statt. Falls die Einstellung des Betriebes im Interesse der Landesvertheidigung von dem Könige angeordnet wird, so kann von demselben auch die Entfernung des gesammten Fahr- und sonstigen Materiales angeordnet werden. Die ganze oder theilweise Benutzung der Bahn nebst Betriebsmitteln kann im Interesse des Reichsdienstes zu aller Zeit auf Ermächtigung des Königs von der Königlichen Militärverwaltung gegen Entschädigung gefordert werden, welche in Ermangelung gütlicher Regelung von dem Richter bestimmt wird.

Zur Sicherstellung der der Gesellschaft nach Massgabe dieser Concession obliegenden Verpflichtungen hat dieselbe eine Caution zu stellen von 10 000 fl. Die Rückgabe dieser Caution erfolgt nach der Inbetriebnahme und nach völliger Vollendung und Ausrüstung der Bahn.

Die Concession erlischt, falls die Gesellschaft ohne Genehmigung des Ministers den Verkehr auf der Bahn einstellen sollte oder bei Nichterfüllung der in Bezug auf den Betrieb der Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen. Wird die Concession für verfallen erklärt, so hat die Regierung das Recht, in den Besitz der Bahn nebst Betriebsmitteln und allem Zubehör sich zu setzen

gegen Bezahlung einer Summe, welche sich höchstens auf 65 pCt. des durch drei Sachverständige abgeschätzten Werthes belaufen darf. Von dem Könige kann aber auch die Versteigerung der Bahn nebst Betriebsmitteln und allem Zubehör befohlen werden, in welchem Falle dem Käufer die Verpflichtung obliegt, den weiteren Betrieb in Gemässheit der Concessionsbedingungen zu übernehmen. Bei Einziehung der Concession hat die Regierung die sofortige Verfügung über das Personal und das Material.

Der Minister ist berechtigt, bei Zurücknahme der Concession für die Eisenbahn von Amsterdam über Haarlem nach Rotterdam, durch Kündigung gegenwärtiger Concession den Tramway mit allem Zubehör, sowie auch die Betriebseinrichtungen und das Fahrmaterial, gegen Bezahlung des kostenden Preises einzulösen, in welchem Falle alle auf das Eigenthum oder auf die Benutzung der Bahn sich beziehenden Rechte und Verpflichtungen auf den Staat übergehen.

Die für Localbahnen und für öffentliche Transportmittel mit Ausnahme der Eisenbahnen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen (siehe No. 27 und 38 Jahrgang 1879 dieser Zeitung) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen sind für den concessionirten Tramway massgebend.

Die Bahnstrecke Zeerust (Scheveningen) bis zum Badehause soll während der Badesaison für den Verkehr eröffnet sein. Nach Ablauf dieses Termines, welcher mit Genehmigung des Ministers verlängert werden kann, muss die Bahn auf der erwähnten Strecke innerhalb eines von dem Minister zu bestimmenden Termines aufgelassen werden. Vor dem Anfang dieses Termines muss die Bahn wieder betriebsfähig sein.

Russische Correspondenz.

Neue Bahnprojecte. Unsere Residenzblätter bringen uns fast täglich Nachrichten über neue Projecte von Bahnen; bald sind es die Landschaften, bald grosse industrielle Firmen, welche um Voruntersuchungen wie um den Bau von neuen Bahnen bei der Regierung nachsuchen. Zu den letzteren gehört in erster Linie das grosse Project einer Bahn Pensa-Losowaja, welche Bahn Getreide aus den Wolgagegenden ins Schwarze Meer schaffen soll. Ferner eine Bahn Wjatka-Dwina, welche ein Concurrenzproject in Petersburg-Archangelsk hat.

Dann Bahnverbindungen zwischen Njeschin an der Kursk-Kiewer Bahn und Prilucky; zwischen Romny und Krementschug; zwischen Swenewo (Koslow-Woronesch-Rostow) und Zarizyn; zwischen Millerowo (eben der Bahn) und der Lugan'schen Fabrik. — Die Deputation aus Saratow für die Jeltonbahn soll bei unserem Finanzminister freundliche Aufnahme ihrer Vorschläge gefunden haben. Man erwartet allgemein eine baldige Entscheidung seitens der Regierung darüber, wohin die Bahn vom Jelton nun am besten zu ziehen sei und auf welche Weise die Mittel zum Bau zu realisiren seien.

Curiosum. Hunde als Eisenbahnwächter. Die Verwaltung der Südwestbahnen hat im eigenen wie im Interesse ihrer Verfrachter eine Commission eingesetzt zur Beurtheilung von Massregeln gegen die gar zu häufig sich wiederholenden Diebstahlsfälle von Waaren von den Ladeplattformen. Die Commission kam zur Ueberzeugung, dass die Hauptursache des Waarendiebstahls von den Stationsladerampen der Mangel ehrlicher Leute unter den Eisenbahnwächtern sei, was sich seinerseits theilweise durch den überaus niedrigen Gehalt erkläre. Das rationellste Mittel gegen solchen Waarendiebstahl würde nach Meinung der Commission das Aufziehen einer genügenden Anzahl böser Hunde sein, welche bellen und die Diebe beissen sollten. Zugleich hat die Commission das Project einer Instruction ausgearbeitet, wie man solche Hunde erziehen müsste, wie man sie füttern müsste, wann sie an der Kette zu halten, wann sie losuzlassen sind u. dgl. m. Ferner hat die Commission einen Kostenanschlag ausgearbeitet für Ankauf und Unterhalt der Hunde; nach diesem dürfte der Unterhalt der Wachthunde auf der Odessaer Waarenstation dreitausend Rubel jährlich zu stehen kommen.

Sollte durch Hebung des Niveaus in der Moral unseres Arbeiterstandes nicht rationeller den obigen traurigen Erscheinungen vorgebeugt werden können!?

Entgegnung betreffend den Aufsatz: Das elektrische Licht.

Von zuständiger Seite geht uns nachstehende Mittheilung zu: Die Nummern 98, Jahrgang 81 und 18, Jahrgang 82 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen enthalten zwei „Das elektrische Licht" benannte und „Kl." unterzeichnete Artikel, in welchen der Königlichen Eisenbahn-Direction Frankfurt in einer Weise Erwähnung geschehen ist, welche zu der Auffassung berechtigt, es habe dieselbe zu ihren, die Beleuchtung von Eisenbahnzügen bezweckenden Versuchen der Anregung und Belehrung durch den Verfasser jener Artikel bedurft.

Dem gegenüber wird Folgendes bemerkt:

Die Möglichkeit praktischen Erfolges der in Rede stehenden Versuche wurde am 24. und 25. October v. J. zwischen einem technischen Mitgliede und dem Telegrapheninspector der Direction besprochen und dem letzteren auf Grund dieser Besprechungen und Erwägungen der Auftrag zur Vornahme der Versuche ertheilt, welchen nachstehende Fragen zu Grunde gelegt wurden:

1. Welche Anzahl Secundär-Elemente ist zur Betreibung elektrischer Glühlampen, System Edison, erforderlich:

a) für eine Lampe,
b) für drei bis fünf Lampen behufs Beleuchtung eines Eisenbahnwagens,
c) für fünf bis fünfzehn Lampen zur Beleuchtung eines Zuges von drei Wagen,

und für welche Zeitdauer genügen dieselben?

2. Ist es hiernach möglich, jeden Wagen für sich mit Glühlichtern und Batterie auszurüsten, oder empfiehlt es sich, die Elemente zu einer gemeinschaftlichen Batterie in einem Wagen des Zuges zu vereinigen und die Wagen unter einander und mit der Batterie durch Leitungen zu verbinden?

3. Wird für den Fall, dass sich die Betreibung der Glühlichter ausschliesslich durch Secundär-Elemente als unthunlich erweist, eine dynamo-elektrische Maschine, getrieben von der Achse eines Wagens, als Elektricitätsquelle benutzt werden können, ohne dass die Schwankungen des Wagens den regelmässigen Gang der Maschine und damit die Gleichmässigkeit des Lichtes beeinträchtigen?

4. Lassen sich im Falle ad 3 die Ladungen der zur Betreibung der Lichter während des Aufenthalts auf den Stationen erforderlichen Secundär-Elemente während der Fahrt neben den in Betrieb gesetzten Lichtern durch die dynamo-elektrische Maschine ergänzen?

5. In welcher Weise sind die Glühlampen zu befestigen, um einerseits einer schädlichen Einwirkung der Erschütterungen des Wagens auf die Kohle derselben vorzubeugen, andererseits das Zittern des Lichtes zu verhindern?

Die Firma H. G. Möhring dahier, von diesem Programm unterrichtet, erklärte sich am 28. October bereit, in Unterstützung der Versuche sowohl die zum Laden der Secundär-Elemente erforderliche dynamo-elektrische Maschine nebst Motor, als auch die zur Aufstellung im Versuchszuge selbst in Aussicht genommene dynamo-elektrische Maschine zu stellen.

Wegen des Bezuges der erforderlichen Lampen unterhandelte der Telegrapheninspector bei seiner Anwesenheit in Paris mit den Beamten der Edinson Compagnie und richtete unterm 13. November eine bezügliche Eingabe an die Direction der genannten Gesellschaft, ebenfalls unter Angabe des beabsichtigten Verwendungszweckes.

Mit Herstellung der Secundär-Elemente endlich wurde bereits am 3. December v. J., also 16 Tage vor dem Erscheinen des ersten der beiden Artikel begonnen.

Jeder competente Beurtheiler wird sich im Uebrigen selbst sagen müssen, dass derartige, einen nicht unbedeutenden Geldaufwand erfordernde Versuche nur nach vorheriger sachgemässer Prüfung der Vorfragen, nicht aber auf Grund solcher Angaben gemacht werden können, wie sie der Verfasser in seinem Artikel vom 19. December und zum Theil auch wieder in dem vom 6. März cr. gegeben hat.

Zu der am 3. Februar auf der Strecke Sachsenhausen-Frankfurt vorgenommenen ersten Probefahrt, welche nicht den Abschluss, sondern nur ein Glied in der Kette der erforderlichen Versuche bildet und bilden sollte, war der Verfasser der beiden Artikel auf seinen Wunsch eingeladen und sind ihm bei dieser Gelegenheit von dem die Versuche leitenden Telegrapheninspector bereitwilligst die ihm bis dahin wohl nur aus der Literatur bekannten Apparate und deren Ineinandergreifen erklärt worden. Die nicht in allen Theilen dem Stande der Sache entsprechenden Mittheilungen und Folgerungen, welche derselbe daraufhin in seinem zweiten Artikel in vorgreifender Weise zu machen sich berufen gefühlt hat, werden, sobald die Versuche zu einem die Beantwortung der gestellten Fragen gestattenden Abschluss gekommen sind, sachgemässe Berichtigung finden. v.

Aus England.

(H. S.) Folgende Tabelle über die Geschwindigkeit der Englischen Eisenbahnzüge auf neun der bekannteren von London ausgehenden Bahnen dürfte auf dem Continente interessiren:

Eisenbahnen	Von London bis	Entfernung in Engl. Meilen	Durchschnitts-Geschwindigkeit in Engl. Meilen pro Stunde	Fahrgeld in Pence pro Engl. Meile I. Classe
Great Northern	York	188	48 000	1 755
Great Western	Bristol	118	45 384	2 652
London, Chatham und Dover . .	Dover	78	44 571	3 076
Midland	Derby	127	44 046	1 606
London und North Western . .	Crewe	158	43 880	1 835
South Eastern	Dover	76	42 617	3 157
South Western	Sherborne	118	40 227	2 440
London, Brighton und South Coast	Brighton	50	40 000	2 950
Great Eastern	Norwich	126	36 000	2 000

Die „Times“ giebt die im Jahre 1881 geförderten Quantitäten Kohlen für das Vereinigte Königreich auf 1 Million Tonnen mehr als im Jahre 1880 an; in letzterem betrugen sie nahezu 147 Millionen Tonnen, also bedeutend mehr als je vorher war. Auch die Kohlenconsumtion Londons ist im Steigen begriffen. Zur See wurden eingeführt im Vorjahre über 3 800 000 t und per Eisenbahn über 6¾ Millionen. Die Midland Eisenbahn allein transportirte 2 200 000 t.

Amerikanische Correspondenz.

Frachten nach den Küstenplätzen. Die rathgebende Commission, welche sich über die Differenzen in den Frachten nach den Seeküsten-Plätzen aussprechen und Mittel zur Aufrechthaltung, Aenderung oder Aufhebung dieser Differenzen vorschlagen soll (cfr. No. 14 Jahrg. 1882 dieser Ztg.) ist nun ernannt. Dieselbe besteht aus dem Hon. Th. M. Cooley vom Obersten Gerichtshof in Michigan, mehr als 20 Jahre Professor der Rechtsschule der Universität in Michigan und hervorragender juristischer Schriftsteller, ein Mann von tüchtigstem Charakter und eminenter Fähigkeit; ferner aus dem Hon. E. B. Washburn in Illinois, früher Gesandter für Frankreich, und dem Hon. Allen T. Thurmann, in gutem Renommée als Advocat und Staatsmann. Diese Herren werden vielleicht nicht genau informirt sein über commerzielle Angelegenheiten und Transportgeschäfte, aber sie sind gewählt als Männer von eminentem Rechtssinn und Mitglieder von Gemeinschaften, welche verhältnissmässig unbetheiligt sind bei den zu entscheidenden Fragen.

Schnellzüge der Pennsylvania Bahn. Diese durch den Eisenbahnkrieg hervorgerufenen Züge (cfr. No. 14 Jahrg. 1882 dieser Ztg.) sind, trotz der Beseitigung desselben, wider Erwarten bis jetzt noch im Gang geblieben. Der Preis für dieselben beträgt 5 D. mehr, als für andere Züge mit denselben Bequemlichkeiten, d. h. der Passagier des Schnellzuges zahlt neben den 20 D. (bei allen Zügen) noch 10 D. für ein „Extra-Preis“-Billet, welches ihn zur Benutzung eines Bettes im Schlafwagen berechtigt, das in sonstigen Zügen nur 5 D. kostet. Dies ist ein mässiger Zuschlag für einen mehr als 900 Miles fahrenden Schnellzug; gleichwohl hat man allgemein gezweifelt, ob bei einer solchen Preiserhöhung so viel Verkehr sich finden werde, um den Zug bezahlt zu machen. Die Gesellschaft, welche nun den Zug schon mehrere Monate mit 5 D. höheren Preisen als ihre Concurrenten fährt, scheint aber das Experiment einer Fortsetzung werth zu halten.

Vorlesungen für Eisenbahnbeamte. Die erste der Vorlesungen, von denen wöchentlich eine für Beamte der Baltimore und Ohio Bahn in Baltimore gehalten werden soll, fand am 3. Februar cr. durch Professor Martin statt über das Thema: „Bau des Gehirns und Rückenmarks“. Diese Vorlesungen sollen Unterrichtsgegenstände von allgemeinem Interesse behandeln und von Professoren der John Hopkin's Universität gehalten werden. Letztere führt diesen Namen nach ihrem Gründer, welcher den in Actien der vorbezeichneten Bahn angelegten Theil seines Vermögens zur Errichtung derselben bestimmt hat.

Baumpflanzung an der „Northern Pacific“. Die Direction dieser Bahn trifft Vorbereitungen, um im bevorstehenden Frühjahr mit Baumpflanzungen an ihrer Linie zu beginnen. Die erste Baumreihe soll 100 Fuss seitwärts vom Bahnkörper zu stehen kommen und innerhalb des Zwischenraums wird gelbes Baumwollholz (yellow cottonwood), welches als Schneeschutz dient und binnen 5 Jahren schon nutzbare Stäbe zu Einfriedigungen liefert, gepflanzt werden. Man will damit demnächst auch die Ansiedler versorgen.

Aufhalten weggelaufener Wagen. Hin und wieder kommen im tiefsten Frieden Ereignisse vor, welche den höchsten Grad von Heroismus bekunden. Ein solches begab sich kürzlich in Waynesboro. Die auf der Chesapeake und Ohio Bahn ostwärts gehenden Züge No. 14, 22, 12 und 16 hatten den Befehl, in Blue Ridge vier Extrazüge abzuwarten und vorüber zu lassen. Die Extrazüge verspäteten sich und in Folge dessen wurden 11 Züge blockirt auf der Hauptstrecke oberhalb Waynesboro, um die Ankunft der ersteren zu erwarten. Nachdem von den Extrazügen drei vorübergefahren waren, fuhr der erste Theil von No. 14 ab und die starke Steigung nach dem Tunnel hinauf. Regen und Schnee machten es aber der Maschine desselben unmöglich, hinaufzukommen und der Führer des anderen Theils von No. 14 folgte daher sogleich und half durch Schieben die Steigung bewältigen. Nachdem er den ersten Theil etwa ½ Mile vorwärts gebracht, begann er zu seinem Zuge zurückzukehren. Vor Erreichung desselben sah er aber einen Theil des von ihm geschobenen Zuges, 13 schwer beladene Wagen, den steilen Abhang mit grosser, bei jeder Radumdrehung wachsender Geschwindigkeit herabkommen und, sofort die grosse Gefahr erkennend, hielt er mit seltener Geistesgegenwart und Unerschrockenheit seine Maschine an, um die Wagen zu erwarten und die Stärke des unvermeidlichen Zusammenstosses zu mildern. Er fuhr den Wagen bis auf eine kurze Entfernung entgegen und dann reversirend ergriff er krampfhaft den Hebel und erwartete in der höchsten Spannung die Katastrophe. Ein Moment und der Stoss kam mit lawinenartiger Macht. Einer der Wagen stieg auf den Kessel der Maschine, ein zweiter wurde zertrümmert. Aber der brave Mann hatte seinen Zweck erreicht; der wilde Zug war gehemmt und der Führer hatte viele kostbare Menschenleben und Werthe von Tausenden von Dollars ausser Gefahr gebracht.

Verkäufe von Eisenbahnländereien. In Minnesota wurden nach dem Berichte der Eisenbahncommissarien in dem am 1. Juli 1881 endigenden Jahr 381 587 Acres und in den darauf folgenden 5 Monaten 191 159 Acres verkauft, erstere zum Durchschnittspreis von etwa 3 D., letztere zu einem solchen von 2,56 D. Es giebt noch eine grosse Menge verkäufliches Regierungsland im westlichen Minnesota, aber das beste ist bereits veräussert. Die Verkäufe der Northern Pacific Bahn beliefen sich auf weniger als 25 000 Acres; deren gutes, noch unverkauft gebliebenes Land liegt am weitesten westlich in Minnesota.

Die Gesammtverkäufe gewähren nur Land für einen sehr geringen Bevölkerungszuwachs, aber die Eisenbahnländereien sind natürlich nicht die einzigen von Einwanderern im Laufe des Jahres erworbenen.

Fahrpreise für Einwanderer. Nach Erledigung der Fragen über die Fahrpreise der I. Wagenclasse wurden die Einwanderer-Fahrpreise vom 15. Februar ab auf die vor dem Eisenbahnkriege gültig gewesenen vereinbart, d. h. auf der Basis von 13 D. von Newyork nach Chicago. Dieser Verkehr wird getheilt in gleicher Weise wie der übrige Personenverkehr. Es verspricht hiernach der Einwanderertransport im laufenden Jahre wieder vortheilhafter für die Bahnen zu werden, als letztes Jahr. Die Gesammtzahl der Einwanderer betrug pro 1881 = 716 868 Personen (d. h. 22,3 pCt. mehr als 1880) und deren Beförderung würde bei regulären Preisen etwa 21 000 000 D. den Dampfschiffen für die Ueberfahrt und 9 000 000 D. den Bahnen für die Fahrt von der Seeküste bis Chicago gebracht haben. Nur während etwa 6 Monaten wurden aber die regulären Preise erhoben, in dem anderen Halbjahre nur ungefähr die Hälfte derselben.

Man erwartet, dass im laufenden Jahre der Einwandererverkehr nicht geringer werden wird, als 1881 und da derselbe sich auf die von Newyork ausgehenden grossen Bahnen concentrirt, die Einwanderer gewöhnlich zu Tausenden ankommen, also volle Züge geben, so können die betheiligten Bahnen in diesem Jahre auf eine gute Einnahme daraus rechnen.

Hierbei möge bemerkt werden, dass von den 1881 Eingewanderten ca. 37½ pCt. aus Deutschland und Oesterreich kamen, 13⅛ pCt. aus England, Schottland und Wales, ebensoviel aus Canada, 11½ pCt. aus den Skandinavischen Ländern und etwa 10 pCt. aus Irland. Die Zahl von Einwanderern aus Englisch sprechenden Ländern war ziemlich dieselbe wie aus Deutsch sprechenden — 259 246 gegen 267 900. Dies ist auch von einer gewissen Wichtigkeit für den Eisenbahnbau. Nur wenige Deutsche suchen dabei Beschäftigung, dagegen viele Iren, Skandinavier und Italiener. (Railroad Gazette.)

Der Eisenbahnbau in Mexiko.

Während das verflossene Jahr für den Eisenbahnbau in den Vereinigten Staaten Nordamerikas den Höhepunkt bildet (1881 wurden hier etwa 9 000 Englische Meilen neuer Eisenbahnlinien in Betrieb gesetzt), dürfte dies bei Mexiko erst im nächstfolgenden Jahre der Fall sein, da erst vor wenigen Monaten die erste

grössere Eisenbahnlinie in diesem Reiche in Angriff genommen worden ist.

Gegenwärtig sind etwa 13 neue Eisenbahnlinien in Mexiko im Bau, welche sämmtlich von Seiten der Regierung unterstützt werden und übrigens fast alle mit der engen Spurweite ausgebaut werden. Die Regierung zahlt für jede Meile vollendeter Eisenbahn, wenn dieselbe die enge Spurweite hat, 12 800 D., für die Meile Eisenbahn mit normaler Spurweite dagegen 16 000 D.; ferner bewilligt die Regierung auch noch verschiedene andere Concessionen, unter anderen auch diejenige, dass alle Eisenbahn-Baumaterialien frei von Steuern und Zölle eingeführt werden können, ebenso dass die Eisenbahngesellschaften für eine bestimmte Zeit lang steuerfrei erklärt werden. Die Concessionen werden auf 99 Jahre bewilligt, nach Verlauf welcher Zeit die gesammte Strecke der Regierung anheimfällt, welche jedoch für das Betriebsmaterial und das übrige Eigenthum der Gesellschaft Entschädigung zu leisten hat. Jeder Gesellschaft steht das Recht zu, Minen, welche sich in der Nachbarschaft der Linien befinden, ohne Weiteres auszubeuten. Besonders bevorzugt ist der Nordwesten Mexikos, welcher in Folge seiner nachbarlichen Lage zu den Eisenbahnlinien der Vereinigten Staaten eine grosse Zahl von Anschlüssen an die hier bereits bestehenden Linien erhalten hat. Die Stadt Mexiko selbst ist zu einem wichtigen Knotenpunkt von Eisenbahnlinien geworden. Nach allen Richtungen hin werden aber auch neue Linien in Bau genommen; nach dem Norden in der Richtung auf Queretaro, nach dem Westen in der Richtung auf Taluka und Morelio; ebenso sind 85 Meilen Eisenbahnen bereits vollendet, welche nach Crantla hinführen. Im äussersten Norden wird der Passo del Norte in das Eisenbahnnetz hineingezogen und im Süden eröffnen die beträchtlichen Fortschritte der hier gelegenen Neubaulinien den demnächstigen Anschluss an Tehuantepec.

Auch an dem Busen von Californien entstehen zahlreiche neue Eisenbahnen, deren Gesammtnetz auf 850 km geschätzt wird, so dass also das Gesammtgebiet des weiten Mexikanischen Reiches sich neuerdings überraschend schnell mit den modernen Verkehrsmitteln der Eisenbahn versieht.

Eine Hochbahn in Philadelphia.

Auch Philadelphia hat vor Kurzem eine Hochbahn in Betrieb gesetzt, so dass Newyork nicht mehr die einzige Stadt des Nordamerikanischen Continents ist, welche sich dieses Verkehrsmittels erfreut. Diese Hochbahn ist jedoch nicht von dem Umfange derjenigen in Newyork, sondern erstreckt sich lediglich auf eine Entfernung von zwei Kilometer und bildet den Endpunkt der schon bestehenden Pennsylvania Railroad, welche auf diese Weise ihren Kopf bis in den Mittelpunkt der Stadt selbst hinein vorgeschoben hat, nachdem sich herausstellte, dass der gegenwärtige Bahnhof auf dem linken Ufer des Schuilkillflusses allzusehr abseits von dem Hauptverkehr der Stadt liegt. Der gegenwärtige Endpunkt der Eisenbahn befindet sich dicht am Kreuzungspunkte der beiden senkrecht auf einander stehenden Hauptstrassen der Stadt, der Market Street und der Broad Street, unweit der verschiedenen öffentlichen Gebäude, welche sich hierselbst befinden. Es ist, wie aus den Illustrationen hervorgeht, welche vor Kurzem Nordamerikanische Fachblätter veröffentlicht haben, ein umfangreiches 5stöckiges Gebäude mit einer grossen Personenhalle, Restaurationsräumen etc., welches durch einen mächtigen Uhrenthurm einen effectvollen Abschluss erhält. Die Hochbahn selbst ist jedoch nicht in der Art und Weise der Newyorker Strecke ausgeführt, d. h. also nicht auf eisernen Unterstützungen, sondern vielmehr fast ausschliesslich, ähnlich wie die Berliner Stadtbahn, auf gewölbten Unterführungen. Einzelne vorhandene eiserne Subconstructionen sind übrigens sämmtlich aus Stahl hergestellt worden.

Die Hochbahn verlässt den am linken Ufer des Schuilkill liegenden bisherigen Endpunkt der Pennsylvania Railroad, läuft eine Strecke am linken Ufer des Flusses entlang, kreuzt alsdann den Fluss selbst rechtwinklig mittelst einer starken eisernen Fachwerksbrücke und geht alsdann in die erwähnten massiven Bogenstellungen über, um endlich in dem Hauptdepot zu enden. Charakteristisch für das letztere Gebäude ist die grosse Zahl maschinell betriebener Aufzüge, welche den Passagieren den Verkehr zwischen den verschiedenen Stockwerken ungemein erleichtern. Das Gebäude selbst ist seltsamer Weise in gothischem Style ausgeführt und zeigt eine nicht ungewandte Architektur.

Präjudicien.

v. O. **Ein Verbindungsgeleis ist dem öffentlichen Verkehr bestimmt und daher der betreffende Grund und Boden auf die Dauer seiner Verwendung für das Verbindungsgeleis dem Privatverkehr entzogen.** (§§ 8. No. 5, 45 Abs. 4 Pr. Eisenbahnges. v. 3. Novbr. 1838; § 14, I. 4 Pr. A.-L.-R.) — „Die vom Staat genehmigten Eisenbahnunternehmungen sind bestimmt, dem öffentlichen Verkehr zu dienen, sie haben die Natur der öffentlichen Strassen (§ 8 No. 5. Pr. Eisenb.-G. v. 3. Novbr. 1838). Zu der Eisenbahn gehört nicht nur der eigentliche zum Transport bestimmte Bahnkörper, sondern jede Anlage, welche zu dem Behufe nöthig ist, damit die Bahn als öffentliche Bahn zur allgemeinen Benutzung dienen könne oder welche in Folge der Bahnanlage im öffentlichen Interesse erforderlich ist (a. a. O.), insbesondere auch ein Verbindungsgeleis zum Anschluss anderer Eisenbahnunternehmungen (§ 45 a. a. O.). War zur Anlage eines solchen Verbindungsgeleises die Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe ertheilt (§ 4 a. a. O.), so ist dieses ein Theil des Eisenbahnunternehmens und vermöge staatlicher Anordnung für den öffentlichen Verkehr bestimmt. Hiermit ist aber der Grund und Boden für die Dauer der Verwendung zum Verbindungsgeleise dem Privatverkehr im Sinne des § 14 Thl. I Tit. 4 Allg. Land-R's. entzogen. Es steht weder im Belieben des Eisenbahnunternehmers, über den Grund und Boden anderweitig zu verfügen, noch in der Befugniss des etwaigen Eigenthümers oder eines dinglich Berechtigten, Verfügungen über den Grund und Boden zu treffen, bezl. denselben zum öffentlichen meistbietenden Verkauf zu bringen.“ (Erk. d. II. Hülfssen. des Reichsger. v. 5. Decbr. 1881 in S. der Bergisch-Märkisch. Eisenbahn-Gesellschaft in Essen, Klgn. u. Implorantin, wider J. B. u. Genossen zu Broich, Bekl. u. Imploraten; Braun u. Blum, Annal. Bd. V S. 214 f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit dem 15. März cr. ist der Nachtrag 6 zum diesseitigen Local-Vieh- etc. Tarif in Kraft getreten, welcher Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatz-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement und der allgemeinen Tarifvorschriften enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Stationen zu haben. Berlin und Hamburg, den 16. März 1882. Die Direction. (553)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zu unserm Local-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881 ist ein Nachtrag VI erschienen, durch welchen vom 20. d. M. an die Bestimmungen bezüglich Berechnung der Frachten für Locomotiven, Fahrzeuge und lebende Thiere einige unwesentliche Zusätze erhalten.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich bei unserer Betriebscontrole hier in Empfang genommen werden. Altona, 17. März 1882. Die Direction. (554)

Am 1. Mai 1882 treten für den Güterverkehr im Norddeutsch-Sächsischen, sowie im Magdeburg-Sächsischen Verbande neue Tarife in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben bezw. ersetzt werden:

1. der bisherige Gütertarif für den Norddeutsch-Sächsischen Verband vom 1. November 1879 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit sämmtlichen nördlichen Verbandstationen (excl Hemelingen, Kirchweyhe und Rheine);

2. der Gütertarif für den Magdeburg-Sächsischen Verband vom 1. October 1879 nebst Nachträgen;

3. der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verband vom 1. November 1878 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen mit den Stationen der Strecken Northeim-Ottbergen-Soest, Ottbergen-Höxter und Altenbeken-Warburg der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn, sowie der Strecke Löhne-Ahlen nebst Seitenlinien der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahn;

4. der Gütertarif für den Schlesisch-Rheinischen Verband vom 1. August 1878 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit den Stationen der Strecken Northeim-Ottbergen-Soest, Ottbergen-Höxter und Altenbeken-Warburg der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn, sowie der Strecke Löhne-Ahlen nebst Seitenlinien der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahn;

5. der Gütertarif für den Schlesisch-Niedersächsischen Verband vom 1. August 1878 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit den Stationen der ehemaligen Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

In die neuen Tarife werden directe Frachtsätze für die nachverzeichneten Verkehrsrelationen nicht wieder aufgenommen:

a) zwischen Kamenz (Sächsische Staatsbahn) einerseits und den Stationen Algermissen, Bennigsen, Burgdorf, Bückeburg, Celle, Eldagsen, Hannover (Staats- und Hannover-Altenbekener Bahnhof), Hainholz, Harsum, Haste, Hämelerwald, Kirchhorsten, Linden (Fischerhof und Küchengarten), Minden, Misburg, Münder, Neustadt a. Rbbg., Osterholz bei Stadthagen, Peine, Porta, Rethen, Sehnde, Springe, Stadthagen, Wülfel und Wunster des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, den Stationen Börssum, Braunschweig, Frellstedt, Jerxheim, Königslutter, Oschersleben (Br.), Salzgitter, Schöppenstedt, Vechelde, We-

gersleben und Wolfenbüttel der Braunschweigischen Eisenbahn und den an den Strecken Magdeburg-Oschersleben, Magdeburg-Königsborn, Magdeburg-Helmstedt, Schöningen, Magdeburg-Oebisfelde, Magdeburg-Seehausen i/A., Schönhausen-Stendal-Lehrte und Stendal-Uelzen-Soltau belegenen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits;

b) zwischen den Stationen Minden und Porta des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover einerseits und den Stationen Elsterwerda, Gera und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits;

c) zwischen Neugattersleben, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Elsterwerda (Sächsische Staatsbahn) andererseits;

d) zwischen Görlitz (Sächsische Staatsbahn) einerseits und den an den Strecken Stendal-Wittenberge, Schönhausen-Stendal-Lehrte und Stendal-Uelzen-Langwedel belegenen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits;

e) zwischen Gr. Wudicke und Hämerten, Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und sämmtlichen Verbandstationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

In dem neuen Tarife für den Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr sind auch anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen, der Berlin-Hamburger, der Lübeck-Büchener, der Wittenberge-Perleberger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Braunschweigischen Eisenbahn mit den dem Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin angehörigen Stationen der Linie Berlin-Zossen-Dresden enthalten.

Der Ausgabetermin der neuen Tarife, mit welchen neben wesentlichen Frachtermässigungen auch Tariferhöhungen verbunden sind, wird noch besonders veröffentlicht werden. Inzwischen ertheilt unser Verkehrsbureau in Dresden auf specielle Anfragen nähere Auskunft. Dresden, am 16. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (556)

Für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg, Berlin und Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits treten am 1. Mai d. J. drei neue Tarife in Kraft, durch welche die zur Zeit bestehenden directen Tarifsätze für den Eil- und Fracht-Güter-Verkehr zwischen Stationen der genannten Eisenbahn-Directionsbezirke aufgehoben werden. Es treten daher am 1. Mai d. J. die nachbenannten Gütertarife nebst Nachträgen ausser Kraft, jedoch nur in soweit, als in denselben Bestimmungen für den Güter-Verkehr zwischen den in den neuen Tarifen aufgeführten Stationen enthalten sind:

1. Der Gütertarif für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1878.

2. Der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Juni 1878.

3. Der Gütertarif für den Stettin-Berlin-Thüringischen Verband vom 1. Januar 1880.

4. Der Theil II des Staatsbahn-Güter-Tarifs (die besonderen Bestimmungen und Tarifsätze enthaltend) vom 15. April 1879, sowie das hierzu herausgegebene Tarifheft No. 9 vom 1. September 1879.

5. Der Gütertarif für den Ostdeutsch-Rheinischen Verband vom 1. Mai 1878.

6. Der Gütertarif für den Schlesisch-Rheinischen Verband vom 1. August 1878.

Die in den neuen Tarifen enthaltenen Tarifsätze für diejenigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg, Berlin und Bromberg, neben welchen auch Stationen von Privateisenbahnen am selbigen Orte bestehen, werden vom 1. Mai d. J. ab auch für den Verkehr mit letzteren Stationen in Gültigkeit treten, jedoch nur in demselben Umfange, in welchem diese Stationen z. Zt. directen Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld haben. Es werden daher übertragen: die Sätze

der Stationen Vienenburg und Oschersleben des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg auf die gleichnamigen Stationen der Braunschweigischen Bahn;

der Stationen Halle und Leipzig des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg auf die gleichnamigen Stationen der Thüringischen Eisenbahn mit der Massgabe, dass die Sätze für Leipzig, zugleich für Plagwitz-Lindenau in Kraft treten; desgleichen gelten die Sätze für die Stationen Halle und Leipzig auch für die Stationen Halle und Leipzig der Berlin-Anhaltischen Bahn, für letztgenannte Station jedoch unter Zuschlag der tarifmässigen Ueberfuhrgebühren;

der Station Wittenberge des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg auf die Station Wittenberge der Berlin-Hamburger Bahn;

der Station Berlin, Potsdamer Bahnhof, des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, auf die Station Berlin der Berlin-Anhaltischen Bahn;

der Stationen Delitzsch und Falkenberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin auf die gleichnamigen Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn;

der Station Cottbus des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin auf Station Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn;

der Stationen Liegnitz, Breslau und Waldenburg i./Schl. des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin auf die gleichnamigen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn;

der Station Neu-Brandenburg des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin auf die gleichnamige Station der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn;

der Station Posen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg auf die gleichnamige Station der Märkisch-Posener Eisenbahn. —

Die Entfernungen der neuen Tarife kommen vom 1. Mai d. J. ab auch bei der Frachtberechnung für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere nach Massgabe der in den Local-Tarifen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Magdeburg, Berlin und Bromberg hierfür vorgesehenen Bestimmungen zur Anwendung.

Die neuen Tarife, welche neben einzelnen Frachterhöhungen fast durchweg Frachtermässigungen enthalten, sind bei den Güterexpeditionen der Directionsbezirke Elberfeld bezw. Magdeburg, Berlin und Bromberg käuflich, à 2 *M.*, zu haben. Elberfeld, den 17. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der betheiligten Verwaltungen, (560)

Am 1. Mai d. J. tritt unter Aufhebung sämmtlicher z. Z. bestehenden directen Tarifsätze für den Eil- und Fracht-güter-Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der genannten Directionsbezirke in Kraft, welcher einzelne Frachterhöhungen, im Uebrigen aber fast durchweg Ermässigungen gegenüber den jetzigen Frachten aufweist.

Der gedachte Tarif ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Stationen sowie in unserem und dem Geschäftslocale der Königlichen Eisenbahn-Direction in Berlin käuflich zu haben. Köln, den 17. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (561)

Am 1. April cr. wird die Station Eichhofen der Bayerischen Staatsbahn mit directen Frachtsätzen in den vom 1. Januar 1881 ab gültigen Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehr aufgenommen. Näheres ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, 15. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (562)

Am 1. Mai d. J. treten für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg sowie den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits neue Tarife in Kraft, während gleichzeitig sämmtliche z. Z. bestehenden directen Tarifsätze für den Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen den genannten Stationen aufgehoben werden. Die neuen Tarife, welche neben einzelnen Frachterhöhungen fast durchweg Frachtermässigungen gegenüber den bisherigen Tarifen enthalten, sind bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Stationen, sowie in dem Geschäftslocale der Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Magdeburg bezw. zu Bromberg und zu Köln (rechtsrheinisch) vom 1. April d. J. ab käuflich zu haben. Bis dahin ertheilt das diesseitige Verkehrs-Büreau jede gewünschte nähere Auskunft, namentlich über die Höhe der einzelnen Frachtsätze. Köln, den 17. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (563)

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und solchen der Oldenburgischen Bahn tritt am 1. n. M. der 1. Nachtrag in Kraft, enthaltend:

I. Anderweite, theilweise ermässigte Tarifsätze für die Oldenburgischen Stationen der Strecke Hude-Nordenhamm und

II. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrags sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg, 1882 März 14. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. Ramsauer. (564 B & W)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Mai cr. ab scheidet im Verkehr zwischen den Stationen Görlitz, Greiffenberg, Hirschberg, Rabishau, Landeshut und Liebau loco und transito des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin einerseits und denjenigen Russischen Verbandsstationen, welche laut Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. (Seite 62) mit den vorgenannten

Deutschen Stationen über Wirballen im directen Verkehr stehen andererseits, die bisherige Route via Wirballen-Insterburg-Thorn-Posen-Hansdorf aus dem rubricirten Verbande aus und tritt vom oben genannten Tage ab an deren Stelle die Route via Insterburg - Königsberg - Schneidemühl - Cüstrin - Frankfurt a/O.-Hansdorf ein. Bromberg, den 17. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (565 J)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit dem 13. März 1882 a. St. tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede und Werg zwischen Russischen und Schlesischen Stationen vom 1. Januar 1882 n. St. in Kraft. Derselbe enthält Erweiterungen der Transportbedingungen der Tariftabelle III qu. Ausnahmetarifs und Druckfehler - Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsstationen unentgeltlich zu beziehen. Bromberg, den 13. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (566 J)

Am 1. Mai d. Js. erfolgt die Herausgabe eines neuen **Gütertarifs** für den **Preussisch-Sächsischen Verbandsverkehr,** welcher bis auf Weiteres nur die Sätze für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer, Ostpreussischen Süd-, Posen-Creuzburger, Märkisch-Posener, Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, den Stationen Dresden und Leipzig des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin (im Verkehr mit den Stationen der angeführten Privatbahnen), und der Station Leipzig der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn andererseits enthalten wird.

Durch diesen neuen Tarif treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden Tarifsätze ein.

Von genanntem Tage ab werden die nachstehend aufgeführten Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen, soweit darin Frachtsätze für den vorerwähnten Verkehr erscheinen, ausser Geltung gesetzt:

1. Tarif des Preussisch-Sächsischen Verbandes, giltig vom 1. Mai 1878, bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Sächsischen Staatsbahn,
2. Tarif des Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandes, giltig vom 1. Juni 1879, bezüglich des Verkehrs mit den Hinterpommerschen Stationen,
3. Tarif des Schlesisch-Sächsischen Verbandes, giltig vom 1. Februar 1878, bezüglich des Verkehrs mit den Breslau-Schweidnitz-Freiburger Stationen der Strecke Rothenburg-Breslau.
4. Tarif des Preussisch-Thüringischen Verbandes, giltig vom 1. August 1878, bezüglich des Verkehrs mit den Sächsischen Stationen Gera, Zeitz und Plagwitz-Lindenau.

Bis zu der noch besonders bekannt zu machenden Herausgabe des neuen Tarifs wird auf specielle Anfragen Auskunft über die Höhe einzelner Tarifsätze durch unser Tarifbüreau in Bromberg ertheilt. Bromberg, den 17. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (567 J)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarif (A) für Niederschlesische Steinkohlen und Coaks vom 1. Juli 1878 ist der Nachtrag VI, gültig vom 1. April cr., erschienen. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Creuzburger, Rechte Oderufer, Paulinenaue-Neuruppiner, Wittenberge-Perleberger, Königlichen Militär-, Sächsischen Staats-, Thüringischen Bahn etc. Exemplare desselben sind durch die Verbandexpeditionen zu beziehen. Berlin, den 8. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (568)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881 ist ein Nachtrag VI erschienen, durch welchen vom 20. d. M. an die Bestimmungen bezüglich Berechnung der Frachten für Locomotiven, Fahrzeuge und lebende Thiere einige unwesentliche Zusätze erhalten.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich bei unserer Betriebscontrole hier in Empfang genommen werden. Altona, den 17. März 1882. Die Direction der Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. (569)

Berlin - Schleswig - Holsteinischer Eisenbahnverband. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1882 ist ein Nachtrag I erschienen, durch welchen vom 20. d. M. an die Bestimmungen bezüglich Berechnung der Frachten für Locomotiven, Fahrzeuge und lebende Thiere einige unwesentliche Zusätze erhalten.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich bei unserer Betriebscontrole hier in Empfang genommen werden. Altona, den 17. März 1882. Die Direction der Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. (570)

Kreis - Oldenburger Eisenbahn. Zum Local-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 30. September 1881 ist ein Nachtrag I erschienen, durch welchen vom 20. d. M. an die Bestimmungen bezüglich Berechnung der Frachten für Locomotiven, Fahrzeuge und lebende Thiere einige unwesentliche Zusätze erhalten.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich bei unserer Betriebscontrole hier in Empfang genommen werden. Altona, den 17. März 1882. Die Direction der Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. (571)

Rechte - Oder - Ufer Eisenbahn - Gesellschaft. Die in dem vom 1. März cr. mit vorläufiger Gültigkeit bis ultimo Februar 1883 eingeführten Steinkohlentarife von diesseitigen Stationen nach Stationen der vormaligen Berlin-Stettiner Eisenbahn und nach Stettin B. F. E. enthaltenen Frachtsätze nach Stettin haben vom 20. huj. auch für Sendungen nach Stettin Dunzig-Quai und nach Podejuch Geltung. Breslau, den 18. März 1882. VI 1317. Direction. (572)

Berlin - Hamburger Eisenbahn. Unter Hinweis auf die Publication vom 26. November pr. wird hiermit bekannt gemacht, dass für Pflastersteine in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen ab Berlin nach Nauen mit dem 1. Mai cr. wieder der tarifmässige Frachtsatz ad 0,19 *M.* pro 100 kg in Kraft tritt. Berlin, den 15. März 1882. Die Direction. (573)

Leipzig - Magdeburg - Niederdeutscher Verband. Am 15. März cr. sind directe Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Perleberg, Station der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, einerseits, und den Stationen Wegeleben und Wernigerode andererseits in Kraft getreten. Ueber die Höhe der bezüglichen Taxen geben die betheiligten Stationen Auskunft. Berlin, den 17. März 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (574)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Mit dem 15. März cr. ist zum Vieh- etc. Tarif vom 1. Mai 1880 der Nachtrag 3 in Kraft getreten, welcher Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften enthält. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,05 *M.* bei den betheiligten Stationen zu haben. Berlin und Hamburg, den 17. März 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft: Namens der Verbandsverwaltung. (575)

Saarbrücken - Main - Neckarbahn Güterverkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 24. December v. J. zum 15. Februar cr. angekündigten Erhöhungen in den Frachtsätzen des Specialtarifs III der Main-Neckarbahn-Station Ladenburg im Verkehr mit einigen Stationen des Betriebsamtes Saarbrücken und Trier, treten erst am 1. April cr. durch Ausgabe des II. Nachtrags zum Saarbrücken - Main-Neckarbahn Gütertarife in Wirksamkeit. Köln, den 15. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (576)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai l. J. gelangt ein neuer allgemeiner Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Badischen und Württembergischen Stationen zur Einführung. Derselbe enthält gegenüber den bisherigen Frachtsätzen neben Ermässigungen auch mehrfache Erhöhungen. Bis zur Ausgabe des neuen Tarifes, welche besonders bekannt gemacht wird, ertheilt das diesseitige Tarifbureau auf Verlangen Auskunft über die betreffenden Frachtsätze. Karlsruhe, den 17. März 1882. Generaldirection. (577)

Local-Güterverkehr. Der laut Nachtrag I resp. VII zu unserem Local-Gütertarif bestehende ermässigte Frachtsatz der allgemeinen Wagenladungsclasse A 1 Hamburg-Lübeck für Güter, welche zur Beförderung zwischen Hamburg und den Dänischen, Schleswig-Holsteinischen und den übrigen Preussischen Ostseehäfen via Lübeck bestimmt sind, wird vom 20. d. Mts. ab des Weiteren auf 0,50 *M.* pro 100 kg herabgesetzt.

Ferner wird der in dem obenbezeichneten Nachtrag I enthaltene ermässigte Seetransit-Frachtsatz der allgemeinen Wagenladungsclasse B Hamburg-Lübeck von 0,50 *M.* pro 100 kg unter den daselbst angegebenen Bedingungen vom 1. April bis 15. October d. Js. auch für solche Gütersendungen, welche zur Beförderung von Hamburg nach Stockholm bestimmt sind, in Geltung gesetzt. Lübeck, den 18. März 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (578)

Zu dem Gütertarife des **Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverbandes** vom 15. Juli 1881, Theil II und III für den Verkehr mit Deutschland, sind Druckfehler-Berichtigungsblätter erschienen, welche von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und von der Drucksachen-Controle der unterzeichneten Generaldirection unentgeltlich bezogen werden können.

Strassburg, den 16. März 1882. Die geschäftsführende Verwaltung des Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverbandes, Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (579)

Unter-Elbesche Eisenbahn. Zum Localtarife für die Beförderung von Lei-

chen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 15. März cr. Nachtrag II mit verschiedenen Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften in Kraft. Die Direction: A. Becké. (580)

Alt-Damm - Colberger Eisenbahn. Am 1. April d. J. wird auf unserer Theilstrecke Alt-Damm-Greifenberg i/Pomm. der Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Mit demselben Tage tritt unser Local-Personentarif für den Verkehr auf dieser Strecke in Kraft. Der fr. Tarif und der vom gedachten Zeitpunkte ab gültige Fahrplan können durch Vermittelung unserer Billetexpeditionen zum Preise von 20 ₰ beziehungsweise 10 ₰ käuflich bezogen werden.

In unseren Zügen werden nur Wagen II. und III. Klasse laufen. Stettin, den 17. März 1882. Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft. v. Haselberg. (581)

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin. Vom 1. April cr. ab findet eine directe Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen den Stationen Gollnow, Naugard, Plathe und Greifenberg i/Pomm. der Alt-Damm-Colberger Bahn einerseits und den Stationen Stettin und Berlin (Stettiner Bahnhof) des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits statt. Nähere Auskunft ertheilen die Billetexpeditionen der genannten Stationen und die betheiligten Eisenbahnverwaltungen. Stettin, den 16. März 1882. Direction der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft, gleichzeitig Namens der Königlichen Eisenbahndirection Berlin. v. Haselberg. (582)

Vom 1. Mai cr. ab werden den Berechnungen der Frachten für Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg andererseits die in dem vom 1. Mai cr. ab gültigen Tarife für den Güterverkehr zwischen den Stationen der vorgenannten Directionsbezirke enthaltenen Entfernungen sowie die Frachtsätze der betreffenden Localtarife zum Grunde gelegt. Köln, den 18. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (583)

Am 1. Mai d. J. tritt für die **Beförderung von Steinkohlen etc.** im Verkehr von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Hannover ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher im Allgemeinen Frachtermässigungen, jedoch auch einzelne Erhöhungen enthält. Nähere Auskunft, insbesondere über die Höhe der einzelnen Frachtsätze, wird durch die Tarifbüreaus der Direction der Dortmund - Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft zu Dortmund und der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover ertheilt.

Mit Einführung des neuen Tarifs gelangen die z. Z. für den genannten Verkehr bestehenden directen Frachtsätze zur Aufhebung. Köln, den 18. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (584)

Am 1. April d. J. treten zu den Heften 1—6 des Tarifs für den **Rheinischen Nachbar-Güterverkehr Nachträge (No. II)** in Kraft.

Dieselben enthalten ausser anderen Aenderungen und Ergänzungen:

1. Aufnahme der Stationen Niederbreisig des Eisenbahn - Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Würselen der Aachen-Jülicher Eisenbahn;
2. Frachtsätze des Ausnahmetarifs C. für den Verkehr mit den Stationen Mengede und Metelen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Soetenich des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn;
3. Instradirungs - Aenderungen, welche jedoch mit der Einschränkung in Kraft treten, dass die bisherigen Instradirungsrouten im Falle bezüglicher Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe bis auf Weiteres noch benutzt werden.

Soweit die in den Nachträgen enthaltenen Druckfehlerberichtigungen Erhöhungen der bestehenden Tarifsätze in sich schliessen, treten dieselben erst mit dem 1. Mai d. J in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, bei welchen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu haben sind. Köln, 18. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (585)

Am 1. Mai d. J. tritt zum **Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc.,** von Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn vom 25. Februar cr. der Nachtrag I in Kraft, welcher anderweite, erhöhte Frachtsätze für die Stationen Eschweiler B. M. und Stolberg B. M., sowie Berichtigungen zum Haupttarife enthält und vom 18. d. M. ab bei den Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen unentgeltlich zu haben ist. Köln, den 12. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection(rechtsrheinische). (586)

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Vom 20. d. M. bis vorläufig zum 31. Mai d. J. werden Braunkohlenbriquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den an die Station Liblar des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch) angeschlossenen Braunkohlenbergwerken Brühl und Roddergrube nach Stationen der Altona-Kieler, Eutin-Lübecker, Holtsteinischen Marsch-, Lübeck-Büchener, Westholsteinischen und Unterelbeschen Eisenbahn zu den Frachtsätzen der Gruppe VII des für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg bestehenden Ausnahmetarifs vom 1. Mai 1881 nebst Nachträgen befördert. Köln, den 17. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (587)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. April l. J. tritt der Nachtrag III zu den Heften II und III des Deutsch-Belgischen Verbandes in Wirksamkeit und liegt derselbe in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 15. März 1882. Die Direction. (588)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. April l. J. tritt der Nachtrag IX zum Heft 1 des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Wirksamkeit und liegt derselbe in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 15. März 1882. Die Direction. (589)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. April d. J. tritt ein neuer Ausnahme-Tarif für den Transport von Niederschlesischen Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn via Liebau-Jedlesee in Wirksamkeit und wird hierdurch der gleichnamige Tarif vom 15. October 1879 nebst Nachträgen 1 und 2 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Central-Verwaltung in Wien bezogen werden. Wien, am 15. März 1882. Die Central-Verwaltung. (590)

Mit dem 1. Mai 1882 kommt ein neuer **Staatsbahntarif** zur Einführung, durch welchen die sämmtlichen Stationen des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg, einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn, einerseits mit sämmtlichen Stationen des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg andererseits in directen Verkehr gesetzt werden.

Durch die neuen Sätze treten sowohl Ermässigungen, als auch Erhöhungen gegen die jetzigen Sätze ein.

Mit dem gleichen Tage treten die z. Zt. für den Verkehr der Stationen genannter Verwaltungen im Niedersächsisch - Ostdeutschen resp. Hanseatisch-Pommerschen Verbande bestehenden Sätze ausnahmslos ausser Kraft.

Ferner treten unter Aufhebung der jetzt bestehenden Sätze für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Bahn im Niedersächsisch-Ostdeutschen bezw. Hanseatisch - Pommerschen, Oschersleben und Vienenburg der Braunschweigischen Bahn im Niedersächsisch-Ostdeutschen, Cöthen der Berlin-Anhaltischen Bahn im Stettin - Berlin-Thüringischen resp. Preussisch-Sächsischen und Erfurt der Thüringischen Bahn bezw. der Nordhausen-Erfurter Bahn im Stettin-Berlin - Thüringischen resp. Preussisch-Thüringischen Verbande andererseits vom 1. Mai cr. ab anderweite Sätze, durch welche Erhöhungen, sowie Ermässigungen gegen die jetzt bestehenden herbeigeführt werden, in Kraft.

Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Sätze wird unser Tarifbüreau auf Anfrage Auskunft ertheilen.

Vom 20. April cr. sind die Exemplare des Staatsbahntarifs käuflich zu beziehen. Bromberg, den 18. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (591 J)

Saarkohlen - Verkehr nach Frankreich. Am 20. d. Mts. erscheint für den Saarkohlen-Verkehr nach der Französischen Ostbahn ein neuer Ausnahmetarif No. 21 (Barême B V No. 1), welcher ausser einigen Ermässigungen auch directe Frachtsätze über die neue Linie Chambrey (Moncel) enthält.

Der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen tritt ausser Kraft.

Verkaufspreis des neuen Tarifs 20 ₰. Köln, den 19. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (592)

Norddeutscher Verband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 1. April cr. in Kraft tretende Nachtrag 16 herausgegeben. welcher anderweite Tarifsätze für Kreiensen, Ringelheim etc. und Ausnahmefrachtsätze für rohe Steine ab Guxhagen enthält. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 9. März 1882. Königl. Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (593)

Vom 15. Mai cr. ab gelangen im Main-Neckar - Pfälzischen Verkehr die Frachtsätze zwischen Sachsenhausen einerseits sowie Oggersheim, Mussbach, Frankenstein und Dellfeld nebst allen nördlich und westlich davon belegenen

Stationen der Pfälzischen Bahn andererseits zur Aufhebung.

Neue Frachtsätze kommen an Stelle der aufgehobenen nicht zur Einführung. Die Tarife der Station Sachsenhausen der Hessischen Ludwigsbahn im Verkehr mit den genannten Pfälzischen Stationen werden hierdurch nicht berührt. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 17. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen die Königliche Eisenbahndirection. (594)

Niederländisch - Bayerisch - Oesterreichischer Güter - Verkehr. Unsere Bekanntmachung vom 1. März cr. bezüglich der Anwendung der Bestimmungen zu dem vorgenannten Verkehr wird hierdurch aufgehoben und bleiben bis auf Weiteres die bisherigen Vorschriften in Kraft. Köln, den 20. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (595)

Am 1. April cr. tritt zu Heft 1 des Gütertarifs vom 1. April 1881 für den Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr ein Nachtrag II in Kraft, enthaltend Kilometerzeiger bezw. Frachtsätze für die Stationen Groesbeck und Nymegen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch). Preis 0,10 *M.* Köln, den 16. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (596)

Mit dem 2. Mai 1882 tritt, in Folge Kündigung desselben durch die Russische Südwestbahn, der Gütertarif vom 1/13. October 1881 des Südwestrussisch-Norddeutschen Verband-Verkehrs incl. des vom 1. März cr. giltigen I. Nachtrages ausser Kraft. Verhandlungen wegen Erstellung eines neuen Verbandstarifs sind angeknüpft, aber noch nicht zum Abschluss gekommen. Bromberg, den 17. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (597 J)

Für den Transport von Salz zwischen Linden (Fischerhof und Küchengarten) einerseits und Oels-Gnesener und Posen-Creuzburger Stationen andererseits ist ein vom 1. April cr. ab gültiger directer Tarif herausgegeben. Derselbe kann in den betreffenden Güterexpeditionen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden. Hannover, den 10. März 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (598)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 1. April cr. ab kommen die Seite XIX unseres Localgütertarifs sub B. aufgeführten Zollabfertigungsgebühren bei Anwendung der Frachtsätze für Halbstadt transito (ibid. Seite 40 41) nicht mehr zur Erhebung.

Die sub A, C, D und E specificirten Gebühren werden ev. nach wie vor in Ansatz gebracht. Breslau, den 19. März 1882. Directorium. (599)

Breslau - Warschauer Eisenbahn - Gesellschaft. Am 15. März resp. 1. Mai cr. treten in unserem Bahnbereich einige von der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen am 16. December a. pr. beschlossene Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Die bezüglichen anderweiten Bestimmungen sind auf den Stationen zu erfahren. P. Wartenberg, den 15. März 1882. Direction. (600)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Giltigkeitsdauer der unter No. II des Local-Ausnahmetarifs für den Transport von Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen vom 1. Januar 1875 (zweite Auflage) enthaltenen Frachtsätze für Sendungen nach Glogau zur Weiterverfrachtung auf der Oder wird bis incl. den 14. April 1883 verlängert. Breslau, den 20. März 1882. Königliche Direction. (601)

Westholsteinische Eisenbahn. Es ist ein Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend einige unwesentliche Zusätze, erschienen, welcher bei sämmtlichen Güter-Expeditionen zu haben ist. Neumünster, den 18. März 1882. Die Direction. (602)

Der durch die Bekanntmachung vom 14. d. Mts. publicirte Nachtrag II zum diesseitigen Local-Gütertarife enthält ausser den betreffenden Aenderungen etc. vom 1. April d. Js. ab gültige Tarifsätze für Eil-Stückgut und Stückgut im Verkehr mit der Haltestelle Erbach. Frankfurt a. M., den 20. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (603)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Vieh- etc. Tarif tritt am 25. März cr. Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen und Tarifvorschriften, sowie der besonderen Bestimmungen zu den Tarifvorschriften.

Insoweit hierbei in der Frachtberechnung für Kleinvieh Erhöhungen eintreten, kommen die betr. Bestimmungen erst mit dem 10. Mai cr. zur Anwendung.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Nachträge à 0,05 *M.* käuflich zu haben sind. Erfurt, den 18. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (604)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Zum Vieh- etc. Tarif tritt am 25. März cr. Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe erhält Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen und Tarifvorschriften.

Insoweit hierbei bezüglich der Frachtberechnung für Kleinvieh Erhöhungen eintreten, kommen die betr. Bestimmungen erst mit dem 10. Mai cr. zur Anwendung.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Nachträge à 0,05 *M.* käuflich zu haben sind. Erfurt, den 18. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (605)

Ungarische Nordostbahn. Mit 15. April lfd. Js. tritt zu unserem vom 1. September 1881 giltigen **Localtarife Heft II** der Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher Bestimmungen und Ergänzungen hinsichtlich des Lagerzinses, des Zuschlages zu den Lieferfristen, ferner hinsichtlich der Haltestellen, der aerarischen Telegraphenmaterialien sowie hinsichtlich des Auf- und Abladens von Gütern auf offener Strecke — enthält.

Exemplare dieses Nachtrages, sind sowohl bei unseren Stationen, als bei der Materialverwaltung der Generaldirection zu haben. Budapest, im März 1882. Die Generaldirection. (606)

Für den Transport von Torfstreu in Ladungen von 10 000 kg von den Stationen Bremen, Bückeburg, Bünde, Hannover Nordbhf., Minden, Neustadt a/R., Osnabrück Westbhf., Ottersberg, Scheessel, Gifhorn, Diepholz, Drebber, Papenburg, Spelle, Augustfehn, Oldenburg und Zwischenahn nach den in den Bezirken der Königlichen Landdrosteien Hannover, Hildesheim, Lüneburg, Osnabrück und Aurich gelegenen Eisenbahnstationen wird die tarifmässige Fracht für die Zeit von jetzt bis zum 15. August d. J. um 25 pCt. ermässigt. Hannover, den 17. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (607)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge ist die 75,91 km lange Linie Rákos-Ujszász mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen: Rákos, Maglód, Mende, Süly-Sáp, Szecsö, Nagy-Káta, Tápió-Szele-Farmos, Györgye und Ujszasz, sowie mit der zwischen den Stationen Maglód und Mende gelegenen Haltestelle Gyömrö am 11. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Berlin, den 17. März 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Altdamm - Colberger Eisenbahn. Am 1. April d. J. wird auf der Theilstrecke Altdamm-Greifenberg i/P. der Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

3. Betriebs-Störungen etc.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnen. In Folge der am 17. d. Mts. zwischen Skierniewice und Lowicz stattgefundenen Entgleisung eines Güterzuges ist der regelmässige Betrieb auf den Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahnen auf einige Tage gestört. Warschau, den 18. März 1882. Die Direction. (R 233)

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Auf der Rumänischen Linie der Lemberg - Czernowitz-Jassy Bahn wurde wegen Dammrutschung der Güterverkehr zwischen den Stationen Leorda und Bucece am 12. März l. J. eingestellt. Voraussichtliche Dauer der Unterbrechung 14 Tage. Personen- und Gepäcksverkehr mit Uebersteigen bleibt aufrecht. Die Centralleitung.

4. Ausloosungen etc.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 13. d. Mts. hat die Verloosung unserer 4½ pCt. Prioritätsobligationen stattgefunden.

Es sind folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4½ pCt. Prioritätsobligationen I. und II. Emission

351 Stück à 100 Thlr. = 300 *M.*:

83 108 254 258 404 423 456 601 616 704 742 747 959 960 994 1017 163 228 309 480 522 577 676 760 862 878 891 930 2020 84 113 114 128 147 156 171 283 363 428 617 657 734 741 752 767 947 3155 156 211 270 449 513 572 596 764 772 852 872 956 972 988 4365 493 556 638 706 864 962 987 5025 71 95 310 414 435 465 487 518 529 554 608 671 865 885 904 964 6011 17 66 98 199 234 274 315 368 461 467 593 616 658 660 764 818 845 868 883 7054 137 155 435 448 625 698 700 715 728 791 840 863 932 933 949 8046 171 179 235 463 480 615 661 772 837 906 928 953 9058 84 224 287 307 333 432 435 514 669 836 876 10026 155 173 229 464 494 496 563 614 680 775 11134 187 239 349 478 500 589 592 648 704 797 820 834 856 934 955 12069 183 235 238 263 318 366 367 450 547 642 661 812 965 967 13038 58 87 194 239 250 756 866 14126 301 351 364 378 508 799 865 880 15003 11 52 83 228 256 350 359 459 684 740 841 16046 104 163 234 422 450 647 698 850 892 987 17094 141 227 295 559 645 721 748 954 18046 226 232 296 354 399 414 504 570 581 582 613 622 718 799 818 830 850 916 918 19006 214 329 365 382 438 620 768 950 971 20023 97 148 171 172 279 304 467 482 550 589 602 784 856 906 21049 248 272 549 672 718 747 757 818 831 22029 122 165 185 254 308 319 354 396 408 437 612 667 690 741 765 766 869 23009 57 60 209 396 648 657 718 766 908 921 981 24253 300 340 585 737 751 917 935 25001 276 412 793 26007 69 184 339 498 896 27003 64 130 232 236 257 276 413 474 500.

72 Stück à 500 Thlr. = 1 500 *M.*:

52 62 89 155 157 158 225 361 450 516 577 602 747 776 967 1049 265 268 377 421 482 496 514 543 555 619 649 660 815 848 858 933 2115 209 417 488 716 764 832 851 877 946 976 3030 63 124 227 314 547 551 564 582 587 645 720 735 839 884 4148 320 447 540 555 611 666 632 846 913 5092 110 245 438.

II. 4½ pCt. Prioritätsobligationen Litt. B.

75 Stück à 100 Thlr. = 300 *M.*:

1502 567 734 863 909 2021 48 247 332 476 493 873 3074 164 208 231 360 476 536 570 571 620 656 715 731 808 4024 25 289 295 377 384 410 469 628 814 838 862 5172 229

262 297 448 505 506 544 600 622 667 725 846 6125 309 432 915 952 962 982 7005 454 486 496 554 585 760 775 777 817 899 8207 370 439 507 552 961.

14 Stück à 500 Thlr. = 1 500 ℳ:

66 103 145 495 990 1064 123 132 184 194 289 434 458 476.

III. 4½ pCt. Prioritätsobligationen Litt. C.

164 Stück à 500 ℳ:

97 384 486 606 674 886 1241 411 2253 267 345 370 574 741 897 3040 513 571 620 808 4280 418 610 826 915 5022 183 408 448 513 638 700 799 921 6154 661 7811 8203 339 606 645 928 9113 176 205 349 419 646 807 10365 393 805 862 11015 25 102 206 324 525 558 948 960 12544 590 964 13148 296 412 547 597 733 921 14235 244 340 421 516 764 15377 436 455 470 16063 234 387 469 897 916 955 17046 60 475 568 889 985 18764 19129 463 742 954 20257 21107 317 651 659 700 785 976 22437 614 726 23092 374 466 826 868 962 24180 261 342 374 820 897 25090 117 201 356 464 595 648 753 789 859 26075 149 312 361 394 433 528 604 801 871 892 957 27052 74 137 168 259 338 542 633 698 954 998 28437 687 692 814 857 904 29350 676.

42 Stück à 1 000 ℳ:

30249 482 492 494 614 730 31183 271 408 514 977 32115 302 771 791 956 990 33031 127 130 341 489 997 34157 159 684 733 35080 460 677 724 810 968 36376 377 524 544 579 654 997 37027 444.

8 Stück à 5 000 ℳ:

38391 471 474 754 755 836 972 989.

Die Verzinsung dieser Prioritätsobligationen hört mit dem 30. Juni d. Js. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli d. Js. ab bei unserer Hauptcasse hierselbst — am Askanischen Platz No. 5 — nebst den vom 1. Juli cr. ab laufenden Zinscoupons gegen Empfangnahme des Nennwerthes der Actien und Obligationen einzuliefern.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinscoupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht. In Betreff derjenigen Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gelangen, tritt gerichtliches Depositionsverfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt folgende Prioritätsactien und Obligationen noch nicht zur Einlösung gelangt:

I. 4 pCt. Prioritätsactien à 100 Thlr. = 300 ℳ:

2798 3711.

II. 4½ pCt. Prioritätsobligationen I. Emission à 500 Thlr. = 1 500 ℳ:

660.

à 100 Thlr. = 300 ℳ:

303 1225 549 2047 182 246 624 3032 391 418 567 904 996 4145.

III. 4½ pCt. Prioritätsobligationen II. Emission à 500 Thlr. = 1 500 ℳ:

1286 460 613 2106 3272 452 4175 177.

à 100 Thlr. = 300 ℳ:

5060 357 658 6012 901 8359 495 9379 428 440 454 640 936 10691 905 11086 12244 836 13650 917 14062 338 582 976 15130 465 984 16054 151 17282 552 891 18309 374 417 687 872 19024 901 20042 590 851 21058 387 405 22382 455 790 23473 574 692 784 24612 894 25285 26048 120 178 657.

IV. 4½ pCt. Prioritätsobligationen Litt. B.

à 500 Thlr. = 1 500 ℳ:

100 1375.

à 100 Thlr. = 300 ℳ:

3081 188 328 4983 5328 6110 7741 8173 316 554.

V. 4½ pCt. Prioritätsobligationen Litt. C.

à 5 000 ℳ:

38068.

à 1 000 ℳ:

32187 383 35385 37374.

à 500 ℳ:

2204 767 3508 4648 900 6798 972 7456 8477 935 9711 12334 395 492 493 582 752 867 13675 14896 17040 457 19451 560 768 20890 22047 23240 266 884 26218 29099 543.

Alle übrigen, bisher verloosten und eingelösten Actien und Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden. Berlin, den 13. März 1882. Die Direction. (87)

5. Auszahlungen.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass die am 1. April 1882 fälligen Coupons der gesellschaftlichen Silberprioritäten, sowie die an diesem Tage fälligen verloosten Silberprioritäts-Obligationen vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der Hauptcasse der Gesellschaft mit

Oe. W. fl. 7,50 Silber

beziehungsweise mit

Oe. W. fl. 300,— Silber

eingelöst werden.

Die zur arithmetischen Aufzeichnung der einzulösenden Coupons und verloosten Prioritäten erforderlichen Consignationen oder die benöthigten Begleitscheine werden bei der Liquidatur, I. Renngasse No. 5, ausgefolgt. Wien, im März 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (85)

6. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. Die Lieferung unseres Bedarfs an Radreifen für Locomotiven und Tender pro 1882/83 soll nach Massgabe der bezüglichen allgemeinen und speciellen Bedingungen, welche gegen Einsendung von ℳ 0,30 von unserm maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, zu beziehen sind, im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten müssen versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Radreifen" versehen portofrei spätestens bis zum 31. März 1882, Vormittags 11 Uhr in unserm Geschäftslocale hierselbst abgegeben werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. — Die eingegangenen Offerten werden zu dem vorbezeichneten Termine in unserm maschinentechnischen Büreau in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Offerenten eröffnet. Köln, den 16. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (86)

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. Die Anfertigung und Lieferung von 100 Stück vierachsigen Schienenwagen von 12 m Länge soll in 2 Loosen à 50 Stück im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf unserm maschinentechnischen Büreau Domhof 48 hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten à 3 ℳ von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir spätestens am 31. März cr., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Schienenwagen" frankirt und versiegelt an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet zu dem vorbezeichneten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten im maschinentechnischen Büreau statt. Köln, den 16. März 1882. (88)

Verkauf von Altmaterial. Die in den verschiedenen diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot. Die Ausgabe von Verzeichnissen der betreffenden Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfragen diesseits unentgeltlich. Kaufsanerbieten sind bis Montag, den 3. April d. J. Vorm. 10 Uhr, portofrei anher einzureichen. Chemnitz, am 19. März 1882. Maschinenhauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. (89 J)

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Zum Tarif vom 1. October 1878 tritt mit dem 25. März cr. der Nachtrag 23 in Kraft, welcher theilweise ermässigte Frachtsätze für Hamburg (B. H.) und Bergedorf, sowie Seehafen-Ausnahmetarifsätze für den Verkehr zwischen Hamburg (B. H.) und Bergedorf einerseits und Regensburg trans. und Passau trans. andererseits enthält. Der Nachtrag kann zum Preise von 0,10 ℳ von den betheiligten Stationen bezogen werden. Berlin, den 20. März 1882. Namens der Verbandsverwalt.: Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (608)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 24. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. März 1882.

Inhalt: Die Eisenbahnen der Australischen Colonien (Schluss). — Technische Schulen an Russischen Eisenbahnen. — Das elektrische Licht. III. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Januar-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen. — Haftpflicht. — Strafrecht. — Concursrecht. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Stationsverwaltung. 4. General-Versammlungen. 5. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Eisenbahnen der Australischen Colonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

(Schluss.)

Neu-Süd-Wales, gegründet im Jahre 1788, ist die älteste Australische Colonie und umfasst, nachdem sich Tasmanien, Victoria und Queensland als selbstständige Colonien losgetrennt haben, noch immer ein Areal von 14 624 Deutsch-geographischen Quadratmeilen. Die gesammte Bevölkerung beträgt erst 752 000 Seelen. Der erste Rang, welchen es bisher unter den Australischen Colonien einnahm, wird ihm jetzt von Victoria streitig gemacht. Als ursprüngliche Verbrechercolonie war es lange Zeit behindert, schnelle Fortschritte zu machen. Erst als diese Fesseln fielen, hat es sich rasch und glücklich entwickelt. Daran hat auch das Eisenbahnwesen Theil genommen.

Die erste Eisenbahn in Neu-Süd-Wales wurde am 26. September 1855 eröffnet. Am Schlusse des Jahres 1880 waren 849½ Miles in Betrieb und 456 Miles in Bau begriffen. Es waren bis dahin insgesammt 13 042 041 £ auf Eisenbahnen verausgabt worden und davon wieder 11 778 819 £ auf die fertigen Bahnen. Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1880 betrugen 1 161 017 £, die Ausgaben 647 719 £ oder 55,79 pCt. der Einnahmen. Der Saldo von 513 298 £ verzinste obiges Capital mit resp. 3,94 und 4,36 pCt. Es wurden im Durchschnitt 1 475 £ auf jede Mile in Betrieb vereinnahmt und 823 £ verausgabt, so dass ein Netto von 652 £ verblieb. Mit den Bahnen befördert wurden 1 495 662 Personen mit erster und 3 944 476 mit zweiter Classe, ferner 793 498 Stück Vieh, 224 603 Ballen Wolle, 1 123 166 t Mineralien und 822 773 t sonstiger Güter. Nach vorläufiger Berechnung lieferten die Eisenbahnen im Jahre 1881 eine Einnahme von 1 459 502 £ und einen Reingewinn von 673 414 £, welcher das Anlagecapital mit 4½ bis 5 pCt. verzinsen wird.

Das Parlament hat eine weitere Eisenbahnanleihe in der Höhe von 8 381 500 £ genehmigt, und steigert sich damit die bisherige Anleihe auf 26 545 661 £ zu deren jährlicher Verzinsung 1 119 214 £ oder 4,27 pCt. erforderlich sein werden. Im Jahre 1880 war das bis dahin auf Eisenbahnen verwendete Capital mit 535 532 £ zu verzinsen.

Im Laufe des Jahres 1881 wurden folgende Bahnen eröffnet:

1. Am ersten Februar die 30 Miles lange Strecke auf der Westbahn von Wellington nach Dubbo. Wellington, am linken Ufer des Macquarie Flusses und in 32° 30′ südl. Br. und 149° 5′ östl. L. Gr., zählt 1 600 Einwohner. Im District wird Ackerbau und Viehzucht betrieben. Dubbo, ebenfalls am Macquarie und in 32° 21′ südl. Br. und 148° 39′ öst. L. Gr., zählt 1500 Seelen. Im Districte herrscht Viehzucht vor, da das Klima dem Ackerbau wenig günstig ist.

2. Am 2. Februar auf der Südbahn die 18 Miles lange Strecke von South Wagga nach Albury, womit die Südbahn bis auf das kurze Ende einer Mile von Albury bis an den Murray, an welchem noch gebaut wird, vollendet ist. South Wagga, am südlichen Ufer des Murrumbidgee und in 35° 10′ südl. Br. und 147° 20′ östl. L. Gr., liegt in einem wichtigen Pastoraldistricte und zählt 4 500 Seelen. Albury ist ein blühendes Städtchen mit 3 100 Einwohnern am rechten Ufer des Murray und in 36° 5′ südl. Br. und 146° 55′ östl. L. Gr. Es wird dort vorzüglicher Wein gewonnen.

3. Am 28. Februar auf der bei Junee, einer Station an der Südbahn in 34° 45′ südl. Br. und 147° 35′ östl. L. Gr., sich in westlicher Richtung abzweigenden Bahn nach Hay die ersten 61 Miles bis Narandera, am nördlichen Ufer des Murrumbidgee in 34° 45′ südl. Br. und 146° 34′ östl. L. Gr. und mit 1 500 Seelen. Die noch fehlende, 106 Miles lange Strecke von Narandera bis Hay soll im August 1882 eröffnet werden.

4. Am 9. Januar 1882 auf der Nordbahn die 12 Miles lange Strecke von Tamworth, einer Stadt mit 4 000 Seelen in 31° 10′ südl. Br. und 150° 57′ östl. L. Gr., in nordöstlicher Richtung nach dem kleinen Orte Moonbi.

Die zur Zeit fertigen Bahnen der Colonie Neu-Süd-Wales bestehen aus folgenden Linien:

I. Der Grossen Südbahn, welche in der Länge von 386 Miles von der City of Sydney, in 33° 51′ 41″ südl. Br. und 151° 11′ 49″ östl. L. Gr. und mit 222 133 Seelen, über Parramatta, Goulburn, Yass und Wagga Wagga nach Albury am Murray läuft. Der Murray bildet die Grenze zwischen den Colonien Neu-Süd-Wales und Victoria. Am jenseitigen linken Ufer des Flusses, Albury gegenüber, liegt die Stadt Wodonga, bis wohin die von Melbourne auslaufende, 187 Miles lange Nordostbahn ebenfalls in Betrieb ist. Zwischen den Endstationen beider Bahnen liegt noch eine unfertige Strecke von 3½ Miles, an der aber gebaut wird. Es handelt sich dabei um die grosse Eisenbahnbrücke über den Murray. Der Fahrpreis von Sydney bis Albury beträgt 76 sh. 3 d. und 52 sh. Die 573 Miles weite Entfernung von Melbourne nach Sydney wird, mit Einschluss einer dreistündigen Verzögerung am Murray, in 25½ Stunden zurückgelegt. Der Fahrpreis für die ganze Strecke beträgt 107 sh. 3 d. und 72 sh. 6 d. Die verschiedene Spurweite der Bahnen von 4 Fuss 8½ Zoll in Neu-Süd-Wales und 5 Fuss 3 Zoll in Victoria wird, wo sie zusammenlaufen, immer ein Hinderniss im Verkehr bilden.

Folgende Bahnen, theils in Betrieb, theils noch in Bau, zweigen sich von der Südbahn ab:

1. Die vorerwähnte, 61 Miles lange Bahn von der Junee-Station nach Narandera.

2. Eine in Bau begriffene, 63 Miles lange Bahn von der Station Narandera, in 34° 50′ südl. Br. und 146° 35′ östl. L. Gr., südwestlich nach Jerilderie, einem in der besten Gegend des Riverina Pastoraldistrictes in 35° 22′ südl. Br. und 145° 45′ östl. L. Gr. gelegenen kleinen Orte. Diese Bahn soll später bis Deniliquin, ungefähr 50 Miles, fortgesetzt werden. Von Deniliquin, der Hauptstadt des Riverina in 35° 30′ südl. Br. und 145° 4′ östl. L. Gr. und mit 3 000 Seelen, führt bereits seit dem 4. Juli 1876 eine 45 Miles lange Privatbahn nach Moama am Murray, wo, vergleiche oben unter Victoria, am jenseitigen Ufer die von Melbourne auslaufende Nordbahn endet.

3. In Bau eine 34 Miles lange Bahn von der Station Cootamundra, einem lebhaften Orte mit 1 000 Seelen in 34° 42′ südl. Br. und 147° 55′ östl. L. Gr., nach dem südlich in 35° 5′ südl. Br. und 148° 9′ östl. L. Gr. gelegenen Orte Gundagai mit ebenfalls 1 000 Seelen.

4. In Bau eine 130 Miles lange Bahn von der Station Goulburn, der Hauptstadt des Südens der Colonie mit 6 844 Einwohnern und in 34° 39′ südl. Br. und 149° 40′ östl. L. Gr., südlich nach dem Orte Cooma mit 1 041 Seelen und in 36° 9′ südl. Br. und 149° 4′ östl. L. Gr.

II. Der Grossen Westbahn, welche jetzt, in der Länge von 278 Miles, von Sydney über Penrith, die Blue Mountains, Bathurst und Wellington bis Dubbo in 32° 21′ südl. Br. und 148° 39′ östl. L. Gr. dem Verkehr übergeben ist. Fahrpreis 57 sh. 9 d. und 39 sh. Die Westbahn wird von Dubbo in nordwestlicher Richtung bis Bourke, 222 Miles, fortgesetzt und muss laut Contract am 30. Juni 1883 fertig sein. Bourke, am südlichen Ufer des Darling und mit 1 100 Seelen, liegt in 30° 5′ südl. Br. und 145° 40′ östl. L. Gr., und in einem reichen Pastoral- und Kupferminendistricte.

Folgende Bahnen, theils in Betrieb, theils in Bau, zweigen sich von der Westbahn ab:

1. Eine 16 Miles lange Bahn von der Station Blacktown, 22 Miles westlich von Sydney, nordwestlich über Windsor nach Richmond, einer Stadt am Hawkesbury Flusse mit 1 065 Seelen und in 33° 36′ südl. Br. und 150° 50′ östl. L. Gr.

2. In Bau eine 85 Miles lange Bahn von der Station Wallerawang, einem kleinen Orte mit 400 Seelen in 33° 30′ südl. Br. und 150° 9′ östl. L. Gr., nach Mudgee, welche am 30. Juni 1884 fertig sein soll. Mudgee, am Cudgegong in 32° 40′ südl. Br. und 149° 40′ östl. L. Gr. und mit 1 786 Seelen, liegt in einem reichen Agricultur-, Pastoral- und Goldminendistricte.

3. Zur Verbindung der Westbahn mit der Nordbahn wird eine 95 Miles lange Bahn von der Station Homebush, 8 Miles von Sydney, nach Waratah, einer 4 Miles von Newcastle gelegenen Station der Nordbahn, gebaut werden.

4. Eine 68 Miles lange Bahn soll von Sydney südsüdwestlich an der Küste entlang über Wollogong nach Kiama, 2 Hafenstädten in 34° 20′ südl. Br. und 150° 55′ östl. L. Gr. und 34° 40′ südl. Br. und 150° 52′ östl. L. Gr. und mit 1 700 und 1 500 Seelen, gebaut werden.

5. In Bau eine 83 Miles lange Bahn von der Station Orange, einer Stadt mit 3 500 Seelen in 33° 14′ südl. Br. und 149° 10′ östl. L. Gr., südwestlich nach dem Orte Forbes in 33° 25′ südl. Br. und 148° östl. L. Gr.

6. Endlich ebenfalls in Bau eine 108 Miles lange Verbindungsbahn zwischen der Westbahn und Südbahn, welche von der Station Blayney, in 33° 28′ südl. Br. und 149° 19′ östl. L. Gr., südwestlich nach Murrumburrah, einer Station der Südbahn in 34° 46′ südl. Br. und 148° östl. L. Gr., laufen soll.

III. Der grossen Nordbahn, welche, 182 Miles lang, von der City of Newcastle, einer wichtigen Kohlenminenstadt mit Hafen an der Nordküste in 32° 55′ südl. Br. und 151° 45′ östl. L. Gr. und mit 15 595 Seelen, in nördlicher Richtung nach Tamworth in 31° 10′ südl. Br. und 150° 58′ östl. L. Gr., einer Stadt mit 4 000 Einwohnern in einem reichen Agricultur-, Pastoral- und Minendistricte, läuft. Die Bahn hat 1 885 343 £ zu bauen gekostet. Fahrpreis 41 sh. und 28 sh. Die Nordbahn wird von Tamworth bis Tenterfield, 210 Miles, weiter gebaut. Tenterfield, mit 750 Seelen in 29° 5′ südl. Br. und 152° östl. L. Gr., hat Goldfelder in der Umgebung. Die erste, 60 Miles lange Section von Tamworth bis Uralla in 30° 40′ südl. Br. und 151° 30′ östl. L. Gr. soll am 31. Mai 1882 und die zweite von Uralla bis Glen Innes, in 29° 44′ südl. Br. und 151° 40′ östl. L. Gr., am 31. December 1882 eröffnet werden.

Von der Nordbahn zweigen sich ab:

1. Eine 4 Miles lange Bahn von der Station Maitland, in 32° 50′ südl. Br. und 151° 30′ östl. L. Gr., nordöstl. nach Morpeth. Maitland liegt in einer sehr fruchtbaren, aber Ueberschwemmungen ausgesetzten Niederung am Hunter und zählt 4 137 Einwohner. Morpeth, am Hunter und mit 1 280 Seelen, ist ein blühender Ort.

2. Eine 1½ Miles lange Bahn von Newcastle nach der westlich gelegenen Vorstadt Bullock Island oder Onebygamba mit 500 Seelen, wo sich Eisengiessereien und Maschinenfabriken befinden.

3. Eine 8 Miles lange Bahn von Newcastle nach dem südwestlich gelegenen Wallsend, wo die bedeutendsten Kohlenbergwerke in dem reichen Kohlendistricte der Grafschaft Northumberland liegen.

4. Eine 45 Miles lange Bahn, genannt die Nordwestbahn, von Werris Creek, einer Station der Nordbahn in 31° 26′ südl. Br. und 150° 57′ östl. L. Gr., nordwestlich nach Gunnedah, einem Orte mit 459 Seelen in 31° 5′ südl. Br. und 150° 18′ östl. L. Gr. Diese Nordwestbahn wird jetzt von Gunnedah bis Narrabri, 56 Miles, fortgesetzt und muss laut Contract bis zum 30. Juni 1882 vollendet sein. Narrabri, mit 1 000 Seelen in 30° 26′ südl. Br. und 149° 40′ östl. L. Gr., liegt in einer fruchtbaren Ebene, welche aber zum Theil Ueberschwemmungen ausgesetzt ist.

Mehrere Locomotiv-Trambahnen laufen zwischen Sydney und den vielen Vorstädten, und andere sind theils in Bau, theils projectirt.

Wenn alle die Bahnen, deren Bau das Parlament genehmigt hat, fertig gestellt sind, wird die Colonie Neu-Süd-Wales ein Bahnnetz in der Gesammtlänge von 2 219½ Miles besitzen.

Queensland. Der nordöstliche Theil des Australischen Continents wurde im Jahre 1859 von Neu-Süd-Wales losgetrennt und bildete von da ab unter dem Namen Queensland eine besondere Colonie. Sie umfasst ein Areal von 31 488 Deutsch-geographischen Quadratmeilen, zählte aber am Schlusse des Jahres 1881 ohne die Eingeborenen erst 220 000 Seelen. Auch Queensland hat in dem kurzen Zeitraum seines Bestehens rasche Fortschritte gemacht und ist auch namentlich im Eisenbahnwesen nicht hinter den übrigen Colonien zurückgeblieben.

Die Eisenbahnen in Betrieb hatten Ende December 1880 eine Länge von 635 Miles, während 200¾ noch unvollendet waren. Die Baukosten hatten sich bis dahin auf 4 995 300 £ belaufen. Es wurden auf den Bahnen im Jahre 1880 im Ganzen 307 733 £ vereinnahmt und 165 950 £ für den Betrieb verausgabt. Der Nettogewinn verzinste das Anlagecapital mit nur 2,8 pCt. Das Manco hatte der Staatssäckel zu decken. Es wurden 193 477 Personen und 137 788 t Güter befördert und insgesammt 780 650 Miles gefahren. Auf jede Mile entfiel im Durchschnitt eine Einnahme von 7 sh. 10½ d. und Kosten im Betrage von 4 sh. 3 d.

Es wurden seit unserem letzten Berichte folgende Bahnstrecken in Betrieb gesetzt:

1. Am 20. December 1880 auf der Nordbahn die erste 35 Miles lange Strecke von Townsville, einer Stadt mit 3 030 Seelen an der Cleveland Bay in 19° 10′ 10″ südl. Br. und 146° 57′ 56″ östl. L. Gr., in südlicher Richtung nach dem kleinen Orte Reidsville am Reid Flusse in 20° 10′ südl. Br. und 146° 23′ östl. L. Gr. Die Bahn wird bis Charters Towers, einer Goldminenstadt mit 1 721 Seelen in 20° 6′ südl. Br. und 146° 15′ östl. L. Gr., weiter gebaut und naht sich auch diese Strecke der Vollendung. Von Reidsville wird eine Zweigbahn südöstlich nach Ravenswood mit 1 100 Einwohnern in 20° 20′ südl. Br. und 146° 50′ östl. L. Gr. gebaut.

2. Am 4. Mai 1881 auf der Südbahn, welche sich auf der Station Toowoomba, in 27° 34′ südl. Br. und 152° 5′ östl. L. Gr., von der Westbahn nach Süden zu abzweigt, die 36 Miles lange Bahn von Warwick, einem niedlichen Städtchen mit 3 596 Einwohnern in 28° 12′ südl. Br. und 152° östl. L. Gr., nach Stanthorpe oder Border Town mit 1 120 Seelen, in 28° 40′ südl. Br. und 152° 6′ östl. L. Gr. und in einem sehr fruchtbaren Districte gelegen. Die Bahn hat 50 000 £ zu bauen gekostet und soll bis zur südlichen Grenze der Colonie fortgesetzt werden, um sich hier an die Nordbahn der Colonie Neu-Süd-Wales anzuschliessen.

3. Am 19. Juli die 41 Miles lange Strecke von Bundaberg, einem Städtchen in 24° 53′ südl. Br. und 152° 20′ östl. L. Gr. am Burnett Flusse, 10 Miles von dessen Mündung, in einem Districte mit Mais- und Zuckerrohrbau, südwestlich nach dem kleinen Orte Moolboolaman. Die nächste, 20 Miles lange Strecke bis Mount Perry, wo sich Kupferbergwerke befinden, wurde im August 1881 den Messrs. O' Rorke and Mc Sharry in Verdung gegeben.

4. Am 6. August die 61 Miles lange Maryborough Gympie Bahn. Maryborough, mit 7 083 Seelen am nördlichen Ufer des Mary Flusses in 25° 35′ südl. Br. und 152° 43′ östl. L. Gr., ist der Hafen für die Wide Bay und Burnett Districte, in denen Zuckerrohrcultur und Viehzucht betrieben werden. Gympie, mit 4 564 Seelen am oberen Mary und in 26° 15′ südl. Br. und 152° 38′ östl. L Gr., ist eine Goldminenstadt. Im Thale des Mary breitet sich sehr fruchtbares Alluvium aus, und die im Jahre 1867 bei Gympie entdeckten Goldfelder sind, namentlich im Quarz, sehr ergiebig. Auch über Gympie hinaus liegt vorzügliches Agriculturland, auf welchem sich eine dichte Bevölkerung anzusammeln beginnt. Die Berghöhen, an denen die Bahn vorbeiläuft, enthalten Gold, Silber, Kupfer, Blei u. s. w.

5. Auf der Centralbahn die 24 Miles lange Strecke von Withersfield, einem kleinen Orte in 23° 57′ südl. Br. und 147° 21′ östl. L. Gr., nach dem westlich gelegenen Orte Bogantungan.

Am Schlusse des Jahres 1881 waren folgende Bahnlinien in Betrieb:

1. Auf der Grossen Westbahn, welche von der City of Brisbane, der Hauptstadt der Colonie in 27° 28′ 3″ südl. Br. und 153° 6′ 15″ östl. L. Gr. und mit 31 109 Einwohnern, in westlicher Richtung bis Roma, in 26° 37′ südl. Br. und 148° 42′ östl. L. Gr., 317 Miles. An der Verlängerung um weitere 53 Miles westlich bis Mitchell Downs in 26° 30′ südl. Br. und 148° östl. L. Gr. wird gebaut. Die Westbahn ist bestimmt, eine transcontinentale zu werden. Sie soll später in ungefähr 28° südl. Br. bis an die Grenze der Colonie Süd-Australien, mit Abzweigung nach Neu-Süd-Wales, verlängert werden, um sich hier an die Bahnen dieser Colonien, welche dahin gebaut werden dürften, anzuschliessen.

2. Auf der bei der Station Toowoomba, an der Westbahn in 27° 34′ südl. Br. und 152° östl. L. Gr., sich nach Stanthorpe, in 28° 40′ südl. Br. und 152° östl. L. Gr., abzweigenden Südbahn 94 Miles.

3. Auf der Centralbahn von Rockhampton, der Hauptstadt des nördlichen Queensland in 23° 25' südl. Br. und 150° 25' östl. L. Gr. und mit 7 431 Einwohnern, westlich bis zu dem kleinen Orte Bogantungan, 227 Miles. Auf Beschluss des Parlaments soll diese Bahn um weitere 140 Miles nach Westen, ungefähr bis zu einem Punkte in 23° 35' südl. Br. und 145° 25' östl. L. Gr., fortgesetzt werden.

4. Auf der Nordbahn die 35 Miles lange Strecke von Townsville bis Reidsville.

5. Auf der vorerwähnten Maryborough-Gympie Bahn 61 Miles.

6. Auf der obigen Bundaberg-Moolboolaman 41 Miles.

Eine lange Reihe anderer Bahnen ist theils in Bau, theils vom Parlamente genehmigt worden.

Die Regierung von Queensland geht, mit Zustimmung des Parlaments, auch mit dem Plane um, eine transcontinentale Eisenbahn durch das Innere der Colonie nach dem Gulf of Carpentaria, in der ungefähren Länge von 1 050 Miles, zu bauen. Man will die Grosse Westbahn bis Charleville, einem Orte mit 1 470 Seelen, in 26° 10' südl Br. und 146° 5' östl. L. Gr., verlängern. Von Charleville aus soll die Bahn zunächst eine nördliche Richtung auf die Orte Blackall, in 24° 22' südl. Br. und 145° 37' östl. L. Gr., Aramac, in 23° südl. Br. und 145° 25' östl. L. Gr., und Muttaburra, in 22° 35' südl. Br. und 144° 30' östl. L. Gr., nehmen. Dann soll sie in nordwestlicher Biegung auf den oberen Cloncurry Fluss zu sich wenden und diesen ungefähr 30 Miles nördlich von dem kleinen Orte Cloncurry, in 20° 46' südl. Br. und 140° 16' östl. L. Gr., überschreiten, hierauf wieder nördlich, im westlichen Thale des Leichhardt Flusses entlang, laufen und bei Point Parker am Gulf of Carpentaria enden. Es hielt schwer, an der seichten Küste des Golfs einen guten Hafen zu entdecken. Es gelang zuletzt, bei Point Parker in 17° südl. Br. und 139° östl. L. Gr., der Insel Forsyth gegenüber, einen Canal aufzufinden, der bei niedrigster Ebbe noch 13 Fuss Tiefe hält und für Schiffe die vollste Sicherheit bietet. In den Sandhügeln an der Küste ist gutes Wasser im Ueberfluss zu haben, und auf einem Plateau von mässiger Erhebung lässt sich eine Hafenstadt anlegen. Die Regierung von Queensland sandte nun im Januar 1881 eine Expedition, unter Führung des Oberingenieurs Watson, aus, um die ungefähre obige Richtung für Anlegung einer Eisenbahn genau zu erforschen. Dieselbe erreichte am 4. Mai 1881 Point Parker. Bauschwierigkeiten von Bedeutung zeigten sich nirgends, nur die Bewältigung der Fluthwasser in der Regenzeit, namentlich in den nördlichen Ebenen, dürfte zu schaffen machen. Baumaterialien, mit Ausnahme von Holz, an welchem es fast überall mangelte, sind leicht zu haben.

Die öffentliche Schuld der Colonie Queensland beläuft sich bereits auf 13 249 086 £, zu deren jährlicher Verzinsung 598 971 £ erforderlich sind. Bei der Höhe einer solchen Schuld für ein Land mit erst 220 000 Seelen wären die sehr bedeutenden Geldmittel für zwei transcontinentale Eisenbahnen — die eine, wie wir oben anführten, nach der Grenze von Süd-Australien und Neu-Süd-Wales, und die andere nach dem Gulf of Carpentaria — unerschwinglich. Der jetzige Premierminister der Colonie, Mr. Thomas Mc Ilwraith, ist daher in Betreff der Golfbahn mit Englischen Grosscapitalisten in Verhandlung getreten, und zwar auf der Basis, dass ihnen für den Bau der Bahn für jede Mile auf der südlichen Hälfte 10 000 und auf der nördlichen 12 000 Acres Land (1 Acre = 40,46 Ar), zu beiden Seiten der Bahn entlang, als freier Besitz übereignet werden. Darauf hin bildete sich in London ein aus 60 Capitalisten bestehendes Australian Transcontinental Railway Syndicate, welches den Major-General W. H. Fielding mit der Aufgabe betraute, die oben bezeichnete Linie der Golfbahn im Interesse der Gesellschaft zu bereisen. Er trat die Reise am 4. August 1881 an und traf am 20. December wieder in Brisbane ein. Er ist mit dem Resultate seiner Forschung sehr zufrieden und hat nun nähere Unterhandlungen mit der Regierung von Queensland angeknüpft.

West-Australien. Die dem Umfange nach grösste unter den Australischen Colonien, West-Australien, mit ihren 47 030 Deutsch-geographischen Quadratmeilen hat doch erst eine Bevölkerung von 31 000 Seelen. Der bei weitem grösste Theil des Landes spottet jeder Cultur. Bei solcher Lage konnte hier für das Eisenbahnwesen bisher allerdings nicht viel geschehen.

Die 34¼ Miles lange Nordbahn, welche Port Geraldton, an der Champion Bay in 28° 44' südl. Br. und 114° 40' östl. L. Gr. und mit 1 297 Seelen, mit dem kleinen Orte Northampton in 28° 20' südl. Br. und 115° 3' östl. L. Gr., in dessen Umgebung Bleibergwerke liegen, verbindet, ist seit dem Jahre 1879 eröffnet. Aber die Bahn deckt kaum die Betriebskosten, geschweige denn die Verzinsung des Baucapitals von 90 000 £. Bei den jetzigen niedrigen Preisen für Blei und Bleierze sind die Arbeiten in den Minen sehr beschränkt worden und die Bahn hat dadurch ihren Haupttransport verloren.

Am 2. März 1881 wurde die erste Section der Ostbahn eröffnet. Dieselbe läuft von Port Fremantle, dem bedeutendsten Hafen der Colonie in 32° 4' südl. Br. und 115° 40' östl. L. Gr. und mit 4 132 Seelen, nach der City of Perth, der Hauptstadt von West-Australien mit 6 000 Seelen, 20 Miles, und von da nach dem hübschen kleinen Städtchen Guildford, am Swan Flusse und 9 Miles östlich von Perth. Diese Bahn erfreut sich des lebhaftesten Verkehrs und soll in östlicher Richtung bis York, einem kleinen Orte in 31° 50' südl. Br. und 116° 48' östl. L. Gr. und 60 Miles von Perth, und von da südöstlich nach dem 22 Miles entfernten Beverly fortgesetzt werden. Die ersten 21 Miles dieser Strecke wurden im December 1881 in Contract gegeben.

Ausser diesen beiden Staatsbahnen sind noch zwei Privatbahnen vorhanden, welche dazu dienen, das werthvolle Jarrah- (Eucalyptus marginata) und Sandelholz (Santalum persicarium) aus den Wäldern an die Küste für überseeische Transporte zu schaffen. Die eine, 24 Miles lang, gehört der Jarrahdale Timber Company und läuft von dem Hafen Rockingham in 32° 14' südl. Br. und 115° 44' östl. L. Gr. nach Jarrahdale, wie ein in Mitten eines ausgedehnten Forstes des Serpentine Districtes gelegenes Thal heisst. Die andere, 14 Miles lang, ist Eigenthum der West Australia Timber Company und führt von Port Lockville, an der Geographe Bay in 33° 35' südl. Br. und 115° 30' östl. L. Gr., nach den Darling Ranges.

Freilich möchte auch West-Australien die Anfänge seines Eisenbahnwesens gern erweitern. Allein die schwachen finanziellen Mittel, welche der Colonie zu Gebote stehen (die Revenue für das Jahr 1882 ist auf 199 365 £ und die Ausgaben sind auf 188 965 £ veranschlagt), schliessen grosse Bahnprojecte aus. Man hat daher den Plan der östlichen Colonie adoptirt und will eine transcontinentale Eisenbahn durch Englische Capitalisten bauen lassen und sie dafür, anstatt Baarzahlung, durch Uebereignung von Kronland, zu Seiten der Bahn entlang, entschädigen. Es handelt sich um eine Bahn, welche von Beverly aus, wo die Ostbahn vorläufig abschliessen soll, südlich nach dem Städtchen Albany, am King George Sound und in 35° südl. Br. und 117° 52' östl. L. Gr., laufen soll. Das Project hat die Zustimmung des Gouverneurs Sir W. C. F. Robinson und der Englischen Regierung erhalten. Am 26. October 1881 verliess eine Expedition unter Führung des bekannten Australien-Forschers und Vice-General-Feldmessers der Colonie, Mr. John Forrest, den Ort Beverly, um das Terrain in der bezeichneten Richtung für Anlegung einer Bahn näher zu erforschen. Im Januar dieses Jahres liess nun ein Consortium von Geldmännern durch den Mr. Joubert, welcher die internationalen Industrie-Ausstellungen der letzten Zeit in Adelaide, Perth und Christchurch (Neu-Seeland) geleitet hat, folgende Offerte bei der Regierung einreichen. Das Consortium ist bereit, die projectirte Bahn von Beverly nach Albany, einspurig und mit der schmalen Fahrweite von 3 Fuss 6 Zoll, mit eigenen Geldmitteln zu bauen, wenn dafür zehn Millionen Acres Kronland als freies Eigenthum überwiesen werden, von denen wenigstens die Hälfte zu Seiten oder in der Nähe des Bahnkörpers liegt. Die Gesellschaft beabsichtigt, auf ihre Kosten 2 000 Arbeiter zu importiren und diesen als Theilzahlung Land zu gewähren. Die Offerte ist sehr beifällig aufgenommen und wird auch von der Presse befürwortet.

Tasmanien. Die Insel Tasmanien hat einen Flächeninhalt von 1 233 Deutsch-geographischen Quadratmeilen und nach dem Census vom 3. April 1881 eine Bevölkerung von 115 705. Die Finanzen schlossen Jahre lang mit einer Unterbilanz und sind erst jetzt durch Einführung hoher Eingangszölle und interner Belastungen ins Gleichgewicht gebracht worden. Es konnte daher in den letzten Jahren für die Erweiterung des Eisenbahnwesens nichts geschehen.

Die Länge der fertigen Bahnen, 172½ Miles, ist auch im Jahre 1881 wieder dieselbe geblieben. Die Einnahmen deckten zum Theil nicht den Betrieb. Die 45 Miles lange Westbahn von Launceston, in 41° 30' südl. Br. und 147° 14' östl. L. Gr., nach Deloraine, in 41° 32' südl. Br. und 146° 40' östl. L. Gr., ergab im Jahre 1880 eine Einnahme von 23 560 £, gegen Ausgaben von 17 456 £. Die 133 Miles lange Centralbahn von der Hauptstadt Hobart im Süden nach Launceston im Norden lieferte eine Einnahme von 50 180 £, während der Betrieb 51 031 £ kostete. Noch schlechter stand es auf der 18 Miles langen Bahn von Deloraine nach dem Mersey Flusse.

Neu-Seeland. Die Colonie Neu-Seeland mit den dazu gehörigen Inseln umfasst ein Areal von 6 224 Deutsch-geographischen Quadratmeilen. Die Bevölkerung belief sich nach dem Census vom 3. April 1881, ohne die 44 099 Maoris, auf 489 909. Im Eisenbahnwesen hat Neu-Seeland rapide Fortschritte gemacht und ist den übrigen Colonien vorangeeilt. Am 31. März 1881 waren insgesammt 1 287 Miles in Betrieb — 435 auf der Nord- und 852 auf der Südinsel, deren Bau, mit Einschluss der Vorarbeiten, 9 599 355 £ gekostet hatte. Die Brutto-Einnahme im Jahre 1880/81, von März zu März gerechnet, ergab 836 454 £ — 346 281 £ für Personen- und 490 173 £ für Güterbeförderung —, gegen Ausgaben in der Höhe von 521 958 £. Der Netto-Ertrag verzinste das Anlagecapital mit ungefähr 3½ pCt., genauer mit 3 £ 8 sh. 3 d. Das Fehlende musste der Staatssäckel ergänzen. Die Züge legten insgesammt 2 396 765 Miles zurück. Es wurden 2 849 561 Personen, 309 329 Stück Vieh, 1 377 783 t Güter und 256 860 Packete befördert.

Eine beträchtliche Länge von Bahnen ist theils noch in Bau begriffen, theils projectirt. Aber die öffentliche Schuld der Colonie Neu-Seeland hatte am 31. März 1881 bereits die enorme Höhe von 28 040 170 £ erreicht, zu deren jährlicher Verzinsung 1 543 000 £ erforderlich waren, so dass weitere Anleihen doch am Ende auf Bedenklichkeiten stossen müssen. Wohl aus diesem Grunde unterbreitete das Ministerium der Colonie am 16. August 1881 dem Parlamente eine Vorlage, dass, ähnlich wie in den Colonien auf dem Australischen Continente, auch in Neu-Seeland mit Capitalisten wegen des Baues von Eisenbahnen, gegen Ueberweisung von Kronland, verhandelt werden solle. Die Vorlage wurde genehmigt und die Regierung steht jetzt mit Capitalisten wegen des Baues einer Bahn von der City of Wellington, der Hauptstadt der Colonie Neu-Seeland im Süden der Nordinsel mit 22 000 Seelen, nach dem 71 Miles nordnordöstlich gelegenen Orte Foxton, in 40° 29′ südl. Br. und 175° 27′ östl. L. Gr., in Unterhandlung.

Es waren im Jahre 1881 in den sechs vorbehandelten Australischen Colonien 5 398 Miles oder 1 170 Deutsche Meilen Eisenbahnen in Betrieb und zwar in Neu-Seeland 1 287, in Victoria 1 236, in Neu-Süd-Wales 987½ Miles, in Süd-Australien 838½, in Queensland 775, in Tasmanien 172½ und in West-Australien 101¼ Miles, gegen 4 706¾ Miles oder 1 020 Deutsche Meilen im Jahre 1880. Ausserdem sind gegen 3 000 Miles Eisenbahnen theils in Bau begriffen, theils von den resp. Parlamenten zu bauen genehmigt.

Die Spurweite der Eisenbahnen in den Australischen Colonien ist eine verschiedene: in Neu-Süd-Wales 4 Fuss 8½ Zoll, in Victoria 5 Fuss 3 Zoll, in Süd-Australien und Tasmanien theils 5 Fuss 3 Zoll, theils 3 Fuss 6 Zoll und in Queensland, Neu-Seeland und West-Australien 3 Fuss 6 Zoll. Die Colonien Victoria, Neu-Süd-Wales, Queensland und Süd-Australien, welche damit umgehen — und zwischen Victoria und Neu-Süd-Wales ist es bereits geschehen —, sich durch transcontinentale Eisenbahnen mit einander in Verbindung zu setzen, werden den Unterschied in der Spurweite bald als eine fatale Hemmung im Verkehr erkennen.

Der Eisenbahnbedarf der Australischen Colonien wird, durch Vermittelung der resp. Generalagenten in London, grösstentheils aus Europa (London) bezogen. Es werden in der Regel sogenannte Tenders (Angebote) ausgeschrieben und der Mindestfordernde erhält, wenn sonst nichts gegen ihn spricht, den Zuschlag. Für Deutsche Fabrikherren, welche sich an solchen Lieferungen betheiligen wollen, führen wir die Adresse der Generalagenten in London an:

Victoria: Agent-General fehlt zur Zeit, aber vertreten durch den ersten Secretär J. Cashel Hoey; Büreau 8, Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Süd-Wales: Agent-General Saul Samuel; Büreau 5, Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Süd-Australien: Agent-General Sir Arthur Blyth; Büreau 8, Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Queensland: Agent-General Thomas Archer; Büreau 1, Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Seeland: Agent-General Sir Francis Dillon Bill; Büreau 7, Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Die Colonien sind sämmtlich solvent und kommen ihren pecuniären Verpflichtungen stets in pünktlichster Weise nach. Noch nie ist ein Fall vom Gegentheil vorgekommen.

Auch das Telegraphennetz der Australischen Colonien hat sich wieder beträchtlich erweitert. Es waren am Schlusse des Jahres 1880 insgesammt 27 883 Miles (6 047 Deutsche Meilen) Telegraphenlinien in Betrieb, gegen 26 841 im Vorjahre. Sie vertheilten sich auf die einzelnen Colonien, wie folgt:

Colonien	Linien Miles	Drähte Miles	Beförderte Depeschen	Einnahmen £
Neu-Süd-Wales	7 955	13 188	1 319 537	84 110
Queensland . .	5 768	8 149	523 073	36 032
Süd-Australien	4 754	6 904	564 449	64 602
Neu-Seeland .	3 758	9 587	1 304 712	73 002
Victoria . . .	3 215	6 019	1 445 229	61 479
West-Australien	1 555	1 593	67 438	4 207
Tasmanien . .	878	963	108 739	5 008
Total	27 883	46 403	5 333 177	328 440

Die Einnahmen aus den Depeschen deckten bei Weitem nicht die Betriebskosten der Telegraphenlinien. So hatte Neu-Süd-Wales 30 607 £, Queensland 28 324 £, Neu-Seeland 27 476 £ u. s. w. Zuschüsse aus der Staatsrevenue zu leisten.

Die im Jahre 1880 in Port Darwin, an der Nordküste der Colonie Süd-Australien, wo die beiden Kabel einmünden, für die sämmtlichen Australischen Colonien eingegangenen internationalen Depeschen betrugen 14 805.

Technische Schulen an Russischen Eisenbahnen.

Bei dem stetig mehr und mehr über das grosse Russische Reich sich ausdehnenden Eisenbahnnetze wurde bereits in den sechziger Jahren (ganz besonders in der zweiten Hälfte jenes Jahrzehnts) der colossale Mangel an technischen Kräften zweiten und dritten Ranges auf den Bahnen bedeutend fühlbar. Schreiber dieser Zeilen entsinnt sich beispielsweise des Falles, dass in jenen Jahren auf einer Strecke von ca. 35 km unter vier Bahnmeistern zwei Analphabeten waren, welche trotzdem, dass sie ausser mühevoll ihre Namensunterschrift zu geben nichts schriftlich wiedergeben konnten, dennoch soviel auf dem Wege der Erfahrung erworbene Kenntnisse besassen, dass sie unbedingt zu den besseren von den besagten Vieren gezählt werden mussten. Von dem Vorhandensein eines ernstlichen Bestrebens aber sich weiter auszubilden, mag der Umstand Zeugniss geben, dass einer der beiden nicht schreibfähigen Bahnmeister trotz seiner 34 Jahre im Verlaufe von einigen Monaten recht befriedigend schreiben lernte und seinen Distanzingenieur eines Morgens mit einem selbstgeschriebenen Rapporte überraschte! Diese Bahnmeister hielten sonst natürlich unter ihren ständigen Bahnarbeitern einen meist etwas verkommenen, aus anderen Gesellschaftskreisen entlassenen Schreiber, welcher ihnen die ganze schriftliche Arbeit besorgte, wobei übrigens die Rechnungen stets durch sie selbst controlirt wurden und verhältnissmässig selten Fehler vorkamen. Ferner gehörten Maschinisten und Locomotivführer jener nicht gar so weit zurückliegenden Zeit, welche früher Köche, Diener oder sonst ähnliches bei den Ingenieuren gewesen waren, gerade nicht zu den äussersten Seltenheiten. Obgleich nun freilich das Ausland uns unter die Arme griff und besonders Deutschland ein grosses Contingent von Maschinenführern für Russische Bahnen stellte — Deutsche Führer haben wir heute noch wohl an die 50 pCt. —, so stellte sich doch mehr und mehr die absolute Nothwendigkeit heraus, für Heranbildung der eigenen Reichsangehörigen zu solchen technischen Diensten die gehörige Sorge zu tragen, und diese Sorge rief denn endlich die sogen. Eisenbahnschulen ins Leben. Die älteste derselben ist die im Jahre 1869 gegründete Alexandrow'sche in Jeletz an der Orel-Grjasy Bahn. Im Ganzen existiren an den Russischen Eisenbahnen augenblicklich 33 technische Schulen, doch sind die Statuten für 38 ministeriell bestätigt. Drei dieser Schulen wurden bis jetzt, trotz ihrer im Jahre 1878 bereits erfolgten Bestätigung, noch nicht eröffnet und zwei derselben wurden 1880 resp. 1881 nach 2—3jähriger kurzer Thätigkeit wieder geschlossen. Die meisten andern werden zahlreich besucht; nur zwei von ihnen, speciell die in Nischni-Nowgorod an der Moskau-Nischni Bahn und die auf der Alexandrow'schen Fabrik bei Petersburg an der Nicolaibahn, sollen wegen nicht lohnenden Zuspruchs in diesem Jahre geschlossen werden.

Ueber die Frequenz der einzelnen Schulen existiren leider im Ministerium der Communicationen keine speciellen Nachrichten, obgleich sonst das letztere sich sehr eingehend mit den Schulen beschäftigt und in jüngster Zeit sogar genaue Schulprogramme ausgearbeitet hat, welche vom Minister selbst bestätigt sind und als Normalien angesehen werden müssen.

Von den oben erwähnten 33 Schulen sind in den Jahren: 1869 1, 1870 2, 1871 1, 1872 2, 1874 3, 1875 1, 1878 12, 1879 8, 1880 2, 1881 1, in 12 Jahren im Ganzen 33 gegründet worden.

Sie befinden sich in folgenden Städten oder Ortschaften: je eine in Jeletz (Orel-Grjasy), Roslawl (Orel-Witebsk), Charkow (Kursk-Charkow-Asow), Odessa und Olviopol (Südwestbahnen), Koslow (Rjäsan-Koslow). Kowrow und Nischni-Nowgorod (Moskau-Nischni), Malowischera und Bologoje (Nicolaibahn), Wilna (Warschau-Petersburg), Homel und Libau (Libau-Romny), Krementschug (Charkow-Nicolajew), Michailowka (Poti-Tiflis), Ljublino (Weichselbahn), Borissoglebsk (Grjasy-Zarizyn), Tula (Moskau-Kursk), Kaluga (Rjaschk-Wjasma), Woronesch (Koslow-Woronesch-Rostow), Rostow (Rostow-Wladikawkas), Sjamara (Orenburger Bahn), Reval (Baltische Bahn), Lugan'sche Fabrik (Donetzbahn), Pensa (Morschansk-Ssysran), Perm (Uralbahn); je zwei in Warschau und in Petersburg (Warschau-Terespol und Warschau-Wien resp. Nicolaibahn und Warschau-Petersburg) und endlich drei in Moskau: von der Moskau-Rjäsaner und der Moskau-Brester Bahn und eine von den Bahngesellschaften unabhängige unter dem Namen „Delwig'sche“, nach unserm berühmten alten Ingenieur und Erbauer der ersten Moskauer Wasserleitung, Baron Delwig, so benannt.

Um den Unterhalt der Schulen zu bestreiten dient eine von den Bahngesellschaften seit 1869 sich selbst freiwillig aufgelegte jährliche Abgabe von 15 R. pro exploitirte Bahnwerst. Ausserdem sind aber auch die Schüler zu einem Jahresbeitrag verpflichtet, welcher jedoch in den meisten Schulen 10 R. nicht überschreitet und in zwei halbjährigen Raten abgetragen werden darf. Uebrigens sind in allen Schulen viele der Lernenden von der Schulgeldzahlung vollständig befreit, nur soll die Zahl dieser Befreiten nicht 25 pCt. der Gesammt-Schülerzahl überschreiten.

Ueber die Verwendung dieser Summen, zu denen noch etwaige Schenkungen Privater treten, führt jede Bahngesellschaft

übrigens ohne jegliche regierungsseitige Controle ihre eigene Rechnung. Das Ministerium der Communicationen hat sich begnügt die Leitung des Lehrplanes sich vorzubehalten und lässt in dieser Beziehung durch seine Organe eine ganz geregelte Ueberwachung ausüben. Am 24. August 1879 ist das oben erwähnte ganz speciell ausgearbeitete Schulprogramm für alle Lehrgegenstände, nach den Klassen geordnet, vom Minister bestätigt worden. Zu den oben erwähnten Regierungs-Aufsichtsorganen der Schulen werden meist Glieder der Localinspection der Bahnen vom Ministerium ernannt.

Die innere Einrichtung der Schulen ist nun bei den meisten eine ziemlich ähnliche und zwar in folgenden Grundzügen: Die Schulen existiren zur Ausbildung von Maschinenpersonal, Bahnmeistern und Telegraphisten, und sind in erster Linie für die Söhne der an den Bahnen, welche die Schule erhalten, dienenden Beamten bestimmt. Doch werden auch Söhne anderer Familien zugelassen, wenn die sonstigen Umstände es nur erlauben. Als unumgängliche Eintrittsbedingung gilt dagegen die Zugehörigkeit zum Russischen Unterthanenverbande.

Da die Schulen zum Ressort des Ministeriums der Wegecommunicationen zählen, so sollen sie auch alljährlich einen Bericht über ihre Thätigkeit an das betreffende Ministerium erstatten. — Die unmittelbare Leitung der Schulen liegt in den Händen eines speciell hiermit beauftragten Gesellschaftsbeamten, des Schulinspectors, dem aber ein aus sämmtlichen Lehrern der Schule bestehender Schulrath, unter dem Vorsitz eines aus den höheren Beamtenkreisen durch die Verwaltung ernannten Curators, zur Seite steht. Dieser Schulrath wählt bei etwaigem Abgange die neuen Lehrkräfte, welche durch das Ministerium bestätigt werden müssen. Das Organ der Regierungsaufsicht hat in diesem Schulrath Sitz und berathende Stimme.

Die Vertheilung der Lehrgegenstände und Lehrmittel nach den Klassen, die Anzahl der Lehrstunden für jedes Fach, die Instructionen für sämmtliche Lehrkräfte, dies Alles unterliegt auch der ministeriellen Bestätigung. Im Falle, dass die Meinung des Regierungs-Aufsichtsorgans mit der des Schulraths nicht in Einklang zu bringen wäre, geht die Sache ans Ministerium zur Entscheidung.

Sämmtliche Schulen haben einen 3jährigen theoretischen und einen nicht überall verbindlichen 2jährigen praktischen Kursus; hierzu tritt noch in vielen Schulen, wo die Nothwendigkeit es erheischt, ein 1jähriger Vorbereitungskursus, so dass darnach ein mit 13 — 16 Jahren eintretender Schüler 6 Jahre nöthig hat, um seinen Bildungsgang zu beenden.

Auf den regelmässigen Schulbesuch wird streng gesehen. Alljährlich finden Prüfungen statt, deren Resultate die Grundlagen zum Versetzen der Schüler in die nächsthöheren Klassen abgeben. Es werden die Schüler bei nicht genügend bestandenem Uebergangsexamen nur in besonderen Fällen, welche Berücksichtigung verdienen, ein zweites oder gar ein drittes Jahr in der Klasse gelassen.

Einmal im Jahre, im Herbst, findet nur die Aufnahme neuer Schüler statt, welche nach gut bestandener Prüfung auch in eine der höheren Klassen stattfinden kann. Nach beendigtem 3—4jährigen theoretischen Kursus und befriedigend abgelegter Prüfung erhalten die Schüler ein Zeugniss mit Unterschrift des Curators, des Inspectors und sämmtlicher Lehrer sowie des Vertreters der Regierung. Dieses Schulzeugniss giebt ihnen Anspruch auf die Wehrpflichtrechte III Ordnung.

An den meisten Schulen sind die Schüler nach Beendigung ihres theoretischen Kursus verpflichtet, auf der Bahn 2 Jahre zu dienen, wobei sie sich für eine der drei Branchen zu entscheiden haben. Haben sie diesen Kursus mit Auszeichnung absolvirt, so erhalten sie darnach ein Attest über ihre praktischen Fähigkeiten auf dem von ihnen ausgewählten Gebiete der Technik mit Unterschrift des Bahndirectors und des betreffenden Dienstchefs. Während dieser zwei Jahre beziehen sie selbstverständlich einen ihren noch geringen praktischen Kenntnissen entsprechenden nur kleinen Gehalt.

An anderen Schulen wird diese Verpflichtung den Schülern nicht auferlegt und können sie, mit ihrem Schulzeugniss in der Tasche, auf irgend eine andere beliebige Bahn gehen und sich Arbeit suchen.

Alle diese Regeln und Vorschriften sind noch so neu und haben sich durch ihre Resultate in der Bahnpraxis noch wenig bemerkbar machen können, dass sie sich einer auf Beobachtung gegründeten Kritik vorläufig noch vollständig entziehen.

Ob die in den ursprünglichen Bestimmungen aufgenommene lange Lernperiode nicht ein Fehlgriff ist, da in den Arbeiterfamilien, aus denen die Schüler doch vorzugsweise hervorgehen sollen, man die Söhne nicht so viele Jahre unproductiv für die Familie unterhalten kann, ob die grosse Menge der Lehrgegenstände nicht für den einfachen Mann eine Ueberbürdung abgiebt, welche ihm das praktische Erreichen seines Zieles unnöthig erschwert — Alles das wird die Zeit lehren. Bis jetzt haben natürlich noch nicht sehr viele Schüler ihren vollen Kursus beendet und sich der Praxis gewidmet. 1880 waren auf einer der ältesten Schulen, der Roslawler (1874 gegründet) auf der Orel-Witebsker Bahn, etwa 25 Mann bereits in die Praxis übergegangen.

Augenblicklich mögen auf Russischen Eisenbahnen, in Beziehung auf fremde Nationalitäten, im Maschinenwesen sicher noch 50 pCt. Deutsche, Engländer und Schweden, unter den Bahnmeistern noch etwa 20 pCt. Deutsche dienen.

Das elektrische Licht.

III.

Da zur Durchführung der elektrischen Zugbeleuchtung, wie Artikel II. in No. 18 dieser Zeitung näher ausführt, die Vervollkommnung der Accumulatoren die Hauptsache ist, so dürfte es von Interesse sein zu erfahren, in welchem Stadium der Ausbildung sich augenblicklich die Faure'schen Batterien in England und Amerika befinden.

Anfangs dieses Monats hielt Herr Professor Ayrton im Londoner Institution eine Vorlesung über Ansammlung von Kraft und insbesondere über die Faure'schen Accumulatoren. Während der Vorlesung wurde die Bühne durch elektrisches Licht glänzend erleuchtet, eine Kreissäge und ein Aufzug mittelst Accumulatoren, welche Tags zuvor geladen und dorthin gebracht waren, getrieben. Die totale aufgespeicherte Kraftmenge betrug 50 000 000 Fusspfund (Engl.), etwas mehr als 25 Pferdekräfte, während der Dauer einer Stunde.

Ein Resumé dieses Vortrages ist in der technischen Zeitschrift „English Mechanic and World of Science" No. 885 vom 10. März 1882 veröffentlicht worden. Diese Nummer der Zeitschrift wurde dem Herrn Vorsitzenden der Main-Neckarbahn durch die Freundlichkeit des Englischen Gesandten in Darmstadt, der mit besonderem Interesse die neueren elektrischen Erfolge beobachtet, übermittelt. In dieser Rede sagte Herr Professor Ayrton im Wesentlichen Folgendes:

Damit die Elemente möglichst viel elektrische Kraft ansammeln können, müssen dieselben eine möglichst grosse Oberfläche haben, ohne sie unbequem zu machen, sie müssen daher porös wie ein Schwamm sein. Schon Planté nahm zwei oder mehrere Bleibogen und brachte dieselben dadurch in den Zustand der Oxydation, dass er Monate lang Ströme in entgegengesetzter Richtung nach jedesmaliger vorseitiger Entladung durchschickte und hierdurch schwammiges Blei auf der einen Seite der Platten, Bleihyperoxyd auf der anderen Seite ablagerte und so das Element zur Ansammlung von elektrischer Kraft geeignet machte. Nach fertiger Herstellung der Platten wurden dieselben nur nach ein und derselben Richtung geladen und nach der entgegengesetzten entladen. Mittelst der Faure'schen Erfindung kann man diesen Process, welcher Monate lang dauerte, in einigen Tagen herbeiführen. Man bestreicht die Bleiplatten dick mit Mennige, wickelt sie in Flanellbezüge ein und bringt sie in einen Kasten, welcher mit verdünnter Schwefelsäure gefüllt ist. Man schickt nun Ströme hinein in der Richtung, in welcher man das Element gebrauchen will. Es bildet sich alsdann auf der einen Seite gering oxydirtes Blei, auf der anderen Seite Bleihyperoxyd. Bei der Entladung reducirt sich das leicht oxydirte Blei auf schwammiges Blei und ein Theil des Bleihyperoxydes auf Bleioxyd. In Wirklichkeit ist es indessen nur eine kleine Menge Oxygen, welches vor- und rückwärts fluthet, wenn das Element ge- oder entladen wird. — Beim Laden oder Entladen geht gerade soviel Elektricität hinein wie hinaus und umgekehrt. Eine secundäre Batterie sammelt keine Elektricität, sondern elektrische Kraft an. Die Quintessenz der Faure'schen Erfindung war das mechanische Placiren einer Bleiverbindung auf die Bleiplatten und die Herstellung schwammigen Bleis und Bleioxyds resp. Bleihyperoxyds in wenigen Tagen.

Beachtenswerth sind drei Eigenschaften des Accumulators, erstens seine sammelnde Kraft, zweitens seine Wirkung (sein Effect), drittens seine Dauer.

Herr Professor Ayrton fährt darauf fort:

Nun ich bin im Stande, Ihnen mehr wie nur gehörte Auskunft hierüber zu geben, da Herr Professor M. Perry und ich mit einer langen Reihe solcher Experimente uns beschäftigt haben. Lassen Sie uns ein einziges Beispiel der Kraftansammlung nehmen. Ein gewisses Element, welches an Blei- und Mennige-Gewicht 81 Pfund (Englisch) wog, wurde geladen und entladen. Das Entladen dauerte 18 Stunden, 6 Stunden an drei auf einanderfolgenden Tagen. Es wurde gefunden, dass die Totalentladung eine Summe elektrischer Kraft von rot. 1 440 000 Engl. Fusspfund repräsentirte. Das ist gleichbedeutend mit 1 Pferdekraft während der Dauer von ¾ Stunden. Es waren daher pro Pfund Blei- und Mennige-Gewicht 18 000 Fusspfund angesammelt.

Am zweiten Tage liessen wir die Accumulatoren schneller Kraft ausgeben als am ersten, und am dritten schneller wie am zweiten, indem wir den Stromwiderstand verminderten. Während der letzten Tage entluden wir ungefähr mit einem Strom von 25 Ampères. Es hat sich hier die merkwürdige Erscheinung gezeigt, auf welche, wie ich glaube, noch nicht die genügende Aufmerksamkeit gelenkt ist, nämlich auf die sich wiederbelebende Kraft der Faure'schen Accumulatoren.

Wenn das Element nämlich scheinbar gänzlich entladen ist und sich einige Stunden selbst überlassen bleibt, so scheint es, als ob es von Neuem geladen ist. Es wurde z. B. nach der 18stündigen Entladung, die wir soeben erwähnten, obgleich anscheinend keine elektrische Kraft in dem Element geblieben war, gefunden, dass der Accumulator von Neuem einen Strom von 50 Ampères hervorbrachte und glänzende Feuerfunken gab.

In einem Falle während unserer Experimente mit einer ausserordentlich grossen Entladung fanden wir nach einer Zeit der Ruhe, dass das Element 3 Mal so grosse Kraft ausgab, als bei der ersten Entladung.

Die Vernachlässigung der sich wiederbelebenden Kraft der Accumulatoren haben viele Experimentatoren irregeführt, da sie irrthümlicher Weise annahmen, dass, als nach einer Zeit der Entladung der Strom aufhörte, das Element entladen sei, während die Experimente so eilig waren, dass sie der sich reproducirenden Elektricität nicht gestatten herauszukommen.

Diese sich wiederbelebende Kraft, welche man nach jeder Ruhepause beobachten kann, ist von grosser Wichtigkeit, wenn eine grosse Summe von Kraft im Anfange nach Ruhepausen erforderlich ist, z. B. beim Abgehen eines Tramwagens nach einem Aufenthalt, was bekanntlich den Pferden höchst schwer fällt.

Die Wirkung, respective das Verhältniss der Arbeit, welche hineingegeben wird zu der Arbeit, welche ausgegeben wird, hängt von der Eile ab, mit welcher geladen und entladen wird. Wenn zu rasch geladen oder entladen wird, wird eine gewisse Summe von Kraft verschwendet, welche das Element erhitzt. Geht ein elektrischer Strom durch einen Körper, so entwickelt sich Hitze, welche um so grösser wird, je grösser der Strom ist. Die Hitze vermehrt sich indessen in schnellerer Progression, als der Strom wächst. Nun ist es möglich durch ein Verfahren, mit welchem ich Sie augenblicklich nicht belästigen will, zu unterscheiden zwischen der Arbeit, welche das Element aufnimmt, um chemisch umzusetzen, und der Arbeit, welche durch zu schnelles Laden verschwendet wird. Aehnlich ist es auch möglich beim Entladen festzustellen, wie viel von der elektrischen Kraft des Accumulators durch zu schnelles Entladen, durch Erhitzung verschwendet wird. Eine solche unnöthige Verschwendung zugegeben, zeigt die Erfahrung, dass 1 Million Fusspfund Engl. von Kraft, welche mit einem geringen Strom von 17 Ampères entladen wird, beim Laden und Entladen keinen grösseren Verlust als 18 pCt. hat. In einzelnen Fällen bei langsamer Entladung fanden wir den Verlust nicht einmal 10 pCt. Ich meine natürlich nicht damit, dass man, wie Manche irrthümlich aus den von Professor Perry und mir gemachten Veröffentlichungen angenommen haben, aus einem Elemente nur einen Strom von 17 Ampères erhalten kann, wenn man 1 Element entladet, da selbstverständlich weit grössere Entladungsströme erzeugt werden können, wenn der äussere Widerstand gering ist. Ich werde Ihnen eine fortwährende Entladung von über 70 Ampères sofort zeigen. Indem ich von der Zahl 17 spreche, will ich nur damit sagen, dass dies der Durchschnittsstrom war, als die Experimente hierüber gemacht wurden.

Ich habe gesagt, dass ein Element von 81 Pfund Blei- und Mennige-Gewicht 1 440 000 Fusspfund Arbeit ansammelt. Betrachten Sie jetzt, was das heisst. Es repräsentirt alle erforderliche Kraft, welche dazu nöthig ist, um einen Tramwagen mit 46 Passagieren 2 Englische Meilen zu schieben, wobei der Kraftverlust mit in Berücksichtigung gezogen ist. Der Elektromotor braucht nicht mehr wie 200 Pfund zu wiegen, um über 2 Pferdekräfte hervorzubringen. Wir haben daher das glänzende Resultat, dass 300 Pfund todte Last alle Kraft enthalten kann, um die nöthige Maschinerie und den Tramwagen mit 46 Passagieren über 2 Englische Meilen laufen zu lassen. Ist das nun das Resultat, welches gegenwärtig in dem Tramwagen erreicht wird, der nach Slytonstone läuft und der von Faure'schen Accumulatoren getrieben wird? Nein! und warum? Theilweise deshalb, weil der Elektromotor nicht so gemacht ist, um den Accumulatoren zu folgen und umgekehrt; beide, Accumulatoren und Elektromotor, sind einander nicht gehörig angepasst. Die Elemente, welche augenblicklich construirt werden, geben ihre Kraft nicht schnell genug ab. In Folge dessen wird eine viel grössere Zahl angewandt, als nothwendig ist, die in Folge dessen auch viel weniger oft geladen zu werden braucht, wie sonst nothwendig wäre.

In einem Accumulator, wie er jetzt construirt wird, ist über 50 Englische Meilen Lauf eines Tramwagens mit 46 Passagieren enthalten. Um nun zu beweisen, dass der Faure'sche Accumulator eine grosse Ansammlung von nützlicher Kraft enthält, habe ich hier eine Kreissäge aufstellen lassen, welche jetzt über 1" dickes Holz schneidet. Diese Kreissäge wird durch einen Gramme'schen Elektromotor getrieben, der seine Kraft von den durch Dynamomaschine geladenen Accumulatoren erhält.

Der wichtigste Gebrauch der Accumulatoren ist zu fest stationirten Kraftreservoiren, ähnlich wie Wassercisternen und Gasgasometer. Wie die gewöhnlichen Elektromotoren nicht geeignet sind ein Faure'sches Element schnell zu entladen, ebenso ungeeignet sind die gewöhnlichen elektrischen Lampen zu diesem Zwecke. Obgleich daher in einem Accumulator von 100 Pfund todter Last genug Kraft aufgespeichert ist, um ein Licht von 1 500 Kerzen für die Zeit von 30 Minuten zu geben, so kann eine gewöhnliche elektrische Lampe nicht von einem einzigen Accumulator erleuchtet werden. Edison hat seine Aufmerksamkeit diesem Gegenstande zugewendet und hier ist das Resultat seiner Arbeit, welches gestern Nacht von Amerika kam und deshalb heute Abend in England zum ersten Male gezeigt wird. Diese Glühlampe erfordert nur 4 Faure'sche Accumulatoren, wie Sie sehen, um sie zu erleuchten, diese 8, jene 12.

Müssen nun die Accumulatoren so gross sein wie die, die ich am Tische gebrauche? Die Antwort ist nein, wenn Sie sie nicht gebrauchen wollen, um das Licht eine lange Zeit zur Verfügung zu haben. Vier weit kleinere Elemente würden soviel Licht geben, wie Sie in diesem Augenblicke sehen; aber natürlich werden Sie das Licht nicht so lange brennend erhalten können.

Es ist daher jetzt möglich einen Kasten mit Accumulatoren und Incandescenzlampe zu erhalten, welcher ganz leicht von einem Manne getragen wird.

Am Schlusse seiner Vorlesung sagte Herr Professor Ayrton, wodurch die Vorschläge in dieser Zeitung No. 98 Jahrgang 1881 und No. 18 Jahrgang 1882 Bestätigung finden:

Ich will meine Vorlesung schliessen, indem ich noch einen anderen wichtigen Zweck, zu welchem der Accumulator angewendet werden kann, beleuchte. Das ist zur practischen Beleuchtung der Eisenbahnwagen, welche man täglich in den Pulmann'schen Schlafwagen auf der Brightonlinie sehen kann. Die natürlichste Methode einen Eisenbahnzug zu beleuchten würde sein, wenn man eine Dynamomaschine durch die Achse in Bewegung bringen lässt. Diese Dynamomaschine würde, wenn der Zug schnell geht, ohne die Anwendung eines Accumulators den nothwendigen Strom erzeugen. Die Schwierigkeit indessen, die uns entgegentritt, liegt darin, dass, wenn der Zug langsam geht oder auf der Station anhält, sich der Strom vermindert und die Lichter erlöschen. Deshalb muss die Dynamomaschine, wenn der Zug schnell geht, 2 Operationen vollziehen. Einmal muss sie die Lichter brennend erhalten, andererseits die Accumulatoren laden. Die so angesammelte Kraft kann angewandt werden, um die Lichter, während der Zug langsam geht oder hält, zu erleuchten. Es müsste natürlich alsdann auf automatische Weise die Dynamomaschine von dem Kreislauf getrennt werden, wenn die Schnelligkeit zu gering wird, sonst würden die Accumulatoren die Elektricität einfach in die Dynamomaschine zurückentladen.

Der Herr Vorsitzende der Main-Neckarbahn hat durch den Verfasser dieses Artikels einen Entwurf mit einem automatischen Centrifugal-Stromumschalter, welcher durch die Axenumdrehung des Zuges selbst die Umschaltung des Stromes besorgt, ausarbeiten und das Project in Umdrucksexemplaren vervielfältigen lassen und wird gewiss bereit sein, den verehrlichen Verwaltungen dieselben auf ihre etwaige Requisition hin frei zur Verfügung zu stellen.

In diesem Project ist vorgesehen, dass die Accumulatoren unter jedem Wagen stehen. Damit bei der Stromumschaltung keine Lichtunterbrechung stattfindet, ist der Regulator bei der Dynamomaschine auf der Maschine so zu reguliren, dass er erst bei geringerer Geschwindigkeit des Zuges umschlägt, als die Centrifugalregulatoren der Wagen. Werden die Umschalter des Wagens, welche durch zwei Contactschrauben und zwei Begrenzungsringe genau eingestellt werden können, z. B. so regulirt, dass sie bei 3—4 km Geschwindigkeit pro Stunde umschlagen, so darf der Centrifugal-Stromumschalter der Dynamomaschine erst bei 2—3 km Geschwindigkeit den Strom ausschalten.

Um die Accumulatoren noch leistungsfähiger zu machen, empfiehlt es sich, dieselben in derselben Form wie die Bienenzellen eines regelmässigen Sechsecks mit Scheidewand in der Mitte zu giessen. Einmal wird hierdurch eine viel grössere Fläche bei geringem Gewicht erzielt und alsdann die Platte zur Aufnahme von Mennige ausserordentlich geeignet gemacht. Kl.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 20. März 1882. (Tarifenquête. Bahnpetitionen. Wiener Stadtbahn. Frühlingsansiedelung. Mundy's Rettungswesen. Börsennotiz.)

Die Einberufung der Eisenbahn-Tarifenquête für den 27. d. Mts. ist durch den offiziellen Erlass des Handelsministers erfolgt. Unmittelbar nach der Eröffnungssitzung wird die Constituirung der I. Gruppe erfolgen, welcher, um den Aufenthalt der ausserhalb Wiens domicilirenden Delegirten nicht über Gebühr zu verlängern, nach Thunlichkeit in successiver, rascher Aufeinanderfolge die constituirenden Sitzungen und Vorberathungen der

übrigen Gruppen im Sinne der Geschäftsordnung folgen werden; (insbesondere soll sich die Gruppe II unmittelbar an die Bildung der Gruppe I anreihen). Mit der Leitung der Enquête ist der Sectionsrath im Handelsministerium, Josef Ritter v. Pollanetz, betraut. Dem Einberufungsschreiben sind beigegeben: Anträge und Bemerkungen, enthalten in den seitens der Handelskammern und anderen Corporationen über den Erlass des Handelsministeriums vom 20. September 1880 erstatteten Gutachten in Angelegenheit der Revision der internen Verbands-, sowie Localtarife für gewisse Artikel; ferner ein Verzeichniss der Regierungsvertreter bei der Enquête, und zwar ausser dem genannten Vorsitzenden als dessen Stellvertreter: Sigmund Steingraber, Regierungsrath, Generalinspector und Abtheilungsvorstand der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen; Mitglieder: Dr. Emil Lange Edler v. Burgerkron, Oberinspector bei der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen; Dr. Max Freiherr v. Buschmann, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium. Weiters sind auch Vertreter für das Ackerbau-Ministerium, die Generalinspection für Eisenbahnen und die Direction für den Staats-Eisenbahnbetrieb ernannt. Die Zahl der Delegirten beträgt im Ganzen 244. Hiervon entsenden die Handels- und Gewerbekammern 134 (die Kammern in Bozen und Innsbruck lehnten die Entsendung von Delegirten ab, Feldkirch, Roveredo und Rovigno haben keine Delegirten nominirt); Vereine und sonstige Corporationen entsenden 75 Delegirte. Hierzu kommen noch die Delegirten von 26 Eisenbahnverwaltungen in der Zahl von 35. Zugleich wird die Geschäftsordnung publicirt, der wir die folgenden wesentlichen Bestimmungen entnehmen: Die Grundlage der Verhandlungen bilden die von Corporationen und Vereinen in Folge Aufforderung des Handelsministeriums erstatteten Berichte, die vom Handelsministerium zur Antragstellung überwiesenen sonstigen Schriftstücke und die Depositionen der Mitglieder der Enquête und der etwa einberufenen Experten. Insofern derlei Depositionen in einem Antrage gipfeln, muss der letztere dem Präsidium in präciser schriftlicher Fassung überreicht werden, bevor darüber verhandelt wird. Im Laufe der mündlichen Depositionen ist jedes Mitglied der Gruppe berechtigt, an den Sprecher Fragen zu stellen, welche sich auf den jeweilig in Rede befindlichen Gegenstand beziehen. Zur Vorberathung, Berichterstattung und Antragstellung über die Gegenstände der Enquête werden in jeder Gruppe nach Erforderniss ein oder mehrere Comités gebildet, für welche von der Versammlung aus den Mitgliedern der betreffenden Gruppe je fünf mit relativer Stimmenmehrheit gewählt werden. Bei den Wahlen für die Comités enthalten sich die Delegirten des Handelsministeriums und der Eisenbahnunternehmungen der Abstimmung. Auch sind dieselben von der Berufung zu beschlussfähigen Mitgliedern des Comités ausgenommen. Es steht den Comités frei, sich durch Herbeiziehung noch anderer Mitglieder der betreffenden Gruppe, denen jedoch nur eine berathende Stimme zukommt, zu verstärken. Ebenso ist das Handelsministerium berechtigt, zu den Comitésitzungen Delegirte mit berathender Stimme abzuordnen. Es steht jedem Mitgliede der Gruppe frei, den Sitzungen der betreffenden Comités, jedoch ohne Stimmberechtigung, beizuwohnen. Jedes Comité wählt seinen Obmann, Schriftführer und seinen Referenten für die Berichterstattung an das Plenum der Gruppe. Die Comités sind bei Anwesenheit von mindestens 3 Mitgliedern beschlussfähig. Die Comités haben die ihnen obliegenden Arbeiten mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen, deren Ergebnisse mit motivirenden Berichten dem Präsidium vorzulegen und der Plenarversammlung der Gruppe durch ihre Referenten Bericht zu erstatten. Beschlüsse werden mit absoluter Stimmenmehrheit und nur über formelle Gegenstände gefasst, und steht bei den bezüglichen Abstimmungen jeder vertretenden Staatsbehörde, jeder Corporation, jedem Vereine und jeder Eisenbahnunternehmung Eine Stimme zu. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende.

Ueber sehr viele Eisenbahnpetitionen wurde im betreffenden Ausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses verhandelt. Dieselben wurden der Regierung einfach oder zur eingehenden Würdigung abgetreten. Eine Debatte entspinnt sich nur über die Petition um Ausbau der Predilbahn bis Triest und den Antrag des Referenten, die Regierung sei aufzufordern, sofort alle Erhebungen wegen Weiterführung der Kronprinz-Rudolfbahn nach Triest einzuleiten und noch in dieser oder in der nächsten Session die diesbezügliche Regierungsvorlage einzubringen. Ein Abgeordneter macht geltend, dass bei einem Baue, der mindestens 50—60 Millionen kostet, der Finanz- und der Handelsminister gehört werden müssten. Ein anderer Abgeordneter weist darauf hin, dass der Stadt Triest geholfen werden könnte, wenn man die Südbahn veranlassen würde, niedrigere Frachttarife für Triest zu normiren. Ministerialrath Wittek erklärt, die Regierung habe dieser Frage besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Dieselbe sei bereits in das Stadium der Erwägung getreten. Die Regierung hofft, dass sie in kurzer Zeit das Ergebniss dieser Studien werde vorlegen können. Der Antrag des Referenten schliesse keine principielle Entscheidung in sich und präjudicire nicht den Beschlüssen über die Tarife der Südbahn. Die Anhörung beider Minister wurde doch beschlossen.

Um den Bau der Wiener Stadtbahn als Reichsbahn nach dem System Fogerty lag diesem Eisenbahnausschusse auch eine Petition von 40 000 Bewohnern der Vorstadt Hernals vor. Diese Petition wurde einem Referenten zugewiesen. Inzwischen hat der Gemeinderath der Stadt Wien über die zwei vorgelegenen Bahnprojecte Fogerty und der Baugesellschaft nach mehrtägiger Debatte mit 60 Stimmen Majorität folgenden Beschluss gefasst: „Da der Gemeinderath die Anlage einer Wiener Stadtbahn nur dann gutheissen kann, wenn zugleich mit derselben auch die Regulirung des Wienflusses erfolgt, und da die bezüglich der Concessionirung von Eisenbahnen dermalen geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere bezüglich der Expropriation und der Bauführungen auf oder an Eisenbahnen die Interessen der Gemeinde nicht in hinreichendem Masse wahren, erklärt der Gemeinderath, derzeit keinem der vorliegenden Projecte einer Wiener Stadtbahn seine Zustimmung ertheilen zu können."

Eine Frühlingsansiedelung in Abbazia bei Fiume empfiehlt der bekannte Reisende Dr. Heinrich Noé in der Berliner „Nationalzeitung" vom 19. d. Mts. mit den einladendsten Daten. Dichte Lorbeerwälder, immergrüne Gärten, gegen die Nordwinde und die Bora geschützte Lage, Wärme des Mittelmeer-Bodens, mächtiger Wogenschlag der klaren See, Pflanzengemenge des Südens und Nordens, Abgang jeder Spur eines Staubes, die Gemengung von Meer- und Alpenluft machen Abbazia zu dem lieblichsten Aufenthalte. Der Ort ist leicht und billig erreichbar; der Bahnzug, welcher Wien des Morgens um 7 Uhr verlässt, gelangt des Abends um 10 Uhr nach der Südbahnstation Mattuglie bei Fiume; von dort bringt ein Wagen binnen 20 Minuten nach Abbazia; ein Billet II. Classe des Courierzuges kostet von Berlin nach Wien 52 *M*, von Wien nach Fiume 26 Gulden. Abbazia liegt eine Viertelstunde von dem ganz Deutschen Orte Volosca; Auskünfte ertheilen bereitwilligst der Bezirksarzt und der Bezirkshauptmann in Volosca, auch Noé selbst. Jeden Tag geht ein Postomnibus von Fiume durch Volosca und Abbazia nach dem auch von Lorbeerwäldern genannten Lovrana und noch weiter an der Istrischen Küste hin; 3 mal in der Woche geht ein Dampfboot nach den Inseln Viglia und Cherso, 1 mal nach Lussin pissolo und 2 mal um ganz Istrien herum nach Pola und Triest; am Strand von Pola steht das gewaltige Amphitheater und der hohe Tempel des Augustus und der Roma; auch die von Fiume nach Carlstadt führende Bahn bietet viele Ausflüge.

Ueber das freiwillige Rettungswesen sprach Frhr. D. J. Mundy im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten. Nach einer historischen Entwickelung der diesfälligen Organisation und Administration der einzelnen Länder, behandelte der Redner das Rettungswesen der Nordamerikanischen Staaten und zwar die freiwillige Feuerwehr, welche sich schon in den sechziger Jahren in dem Secessionskriege so glänzend auf den Schlachtfeldern bewährt hatte; dann die freie Wasserwehr, welche ihre so vortrefflich gebauten Boote an allen Küsten und Ufern der Meere und Flüsse für Nacht- und Tagwachen bemannt zum permanenten Dienste bereit hält. Endlich die erste Hilfe bei Unglücksfällen aller Art in den Gassen, Fabriken, bei Volksversammlungen, in Theatern, auf dem Eise, in Bergwerken, bei Lawinenstürzen, Ueberschwemmungen, Epidemien, Stürmen und anderen Elementarereignissen. Nach Amerika kam England, dann Frankreich, Belgien, Holland und die Schweiz an die Reihe. Italien, Spanien, alle Nordstaaten in Europa, der Orient und auch Oesterreich-Ungarn seien noch sehr zurück. In Deutschland sei aber schon Manches dafür geschehen. In Wien hat eben Gf. H. Wilczek im Vereine mit dem Sprecher den Versuch gewagt, eine freiwillige Rettungsgesellschaft zu stiften. Redner bittet die Mitglieder des Clubs um ihre praktische Mithilfe. Ueber das Rettungswesen auf Eisenbahnen spricht sich Mundy dahin aus, dass dasselbe jetzt noch immer in allen Staaten in der Entwickelung begriffen sei und sehr vieler Ergänzungen bedarf. Die begeisterte Wärme, mit welcher der Vortragende für die Vereinigung edler Humanität, die „freiwillige Rettungsgesellschaft" eintrat, theilte sich den Zuhörern mit; gerade die Bahnbeamten besitzen vermöge ihres Berufes ruhigen Blick, Geistesgegenwart, Ruhe und Ausdauer für dieses Werk der Menschenliebe. Unter einem Beifallssturme schloss er seinen Vortrag.

Die Börsenwoche nahm einen freundlichen Verlauf. Die äusserst günstige Bilanz der Ferdinands Nordbahn hob sie auf 2504; die Unterhandlungen der Staatsbahn mit der Ungarischen Regierung finden Beifall, welcher sich im Steigen auf 305,50 manifestirte; besonders gesucht war Südbahn (140,25), nachdem die Einlösung ihres Coupons doch behauptet wird; Nordwest (207) und Elbethal (218,75) waren wegen ihres Frachtenandranges beliebt; einen solchen hatte von den Böhmischen Bahnen auch Dux-Bodenbach (314), während die übrigen zwar Ausfälle in Kohlentransporten hatten, aber sich doch in ihren Coursen behaupteten.

Januar-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen 1882.

Normalbahnen	Betrieb-länge km	Im Januar 1882 Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Differenz g. d. Vorjahr Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Vom 1. Jan. bis 31. Jan. 1882 Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Differ. g. d. Vorjahr Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Centralbahn	323¹)	222 000	385 000	607 000	1 879	+42 107	+ 130	+ 7,4	222 000	385 800	607 000	1 879	+42 107	+ 130	+ 7,4
Basler Verbindungsb.	5	1 000	13 400	14 400	2 880	+ 2 508	+ 502	+21,1	1 000	13 400	14 400	2 880	+ 2 508	+ 502	+21,1
Aarg. Südbahn	47⁷)	8 700	5 650	14 350	305	+ 2 690	— 97	— 2,4	8 700	5 650	14 350	305	+ 2 690	— 97	— 2,4
Wohlen-Bremgarten	8	780	400	1 180	147	— 332	— 42	— 22,2	780	400	1 180	147	— 332	— 42	— 22,2
Emmenthalbahn	46⁴)	13 050	14 150	27 200	591	+14 834	+ 76	+ 14,8	13 050	14 150	27 200	591	+14 834	+ 76	+ 14,8
Gotthardbahn	83⁸)	28 900	21 900	50 800	612	+ 5 135	— 70	— 10,3	28 900	21 900	50 800	612	+ 5 135	— 70	— 10.3
Jura-Bern-Luzernbahn	256	176 000	237 000	413 000	1 614	+37 272	+ 146	+ 9,9	176 000	237 000	413 000	1 614	+37 272	+ 146	+ 9,9
Bern-Luzern-Bahn	95	30 900	25 900	56 800	598	+ 3 652	+ 39	+ 7,0	30 900	25 900	56 800	598	+ 3 652	+ 39	+ 7,0
Bödeli-Bahn	9	1 900	1 700	3 600	400	+ 377	+ 42	+ 11,7	1 900	1 700	3 600	400	+ 377	+ 42	+ 11,7
Nationalbahn	0²)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nordostbahn	541³)	332 000	548 000	880 000	1 627	+39 373	+ 64	+ 5,1	332 000	548 000	880 000	1 627	+39 373	+ 64	+ 5,1
Zürich-Zug-Luzern	67	40 700	43 800	84 500	1 261	+ 4 737	+ 71	+ 6,0	40 700	43 800	84 500	1 261	+ 4 737	+ 71	+ 6,0
Bötzbergbahn	58	30 300	118 700	149 000	2 569	+28 934	+ 499	+ ?	30 300	118 700	149 000	2 569	+28 934	+ 499	+ ?
Effretikon-Hinweil	23	5 800	5 400	11 200	487	+ 756	+ 33	+ 7,3	5 800	5 400	11 200	487	+ 756	+ 33	+ 7,3
Suisse Occidentale	599⁵)	344 500	510 500	855 000	1 427	+110117	+ 184	+ 14,8	344 500	510 500	855 000	1 427	+110117	+ 184	+ 14,8
Simplonbahn	0⁶)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bulle-Romont	19	4 060	10 540	14 600	768	+ 2 200	+ 116	+ 17,8	4 060	10 540	14 600	768	+ 2 200	+ 116	+ 17,8
Tössthalbahn	40	11 542	12 357	23 899	597	+ 1 349	+ 34	+ 6,0	11 542	12 357	23 899	597	+ 1 349	+ 34	+ 6,0
Vereinigte Schweizerb.	278	192 700	202 100	394 800	1 420	+ 9 810	+ 35	+ 2,5	192 700	202 100	394 800	1 420	+ 9 810	+ 35	+ 2,5
Toggenburgerbahn	25	10 970	6 680	17 650	706	— 180	— 7	— 1,0	10 970	6 680	17 650	706	— 180	— 7	— 1,0
Wald-Rüti	7	2 460	1 860	4 320	617	— 253	— 36	— 5,5	2 460	1 860	4 320	617	— 253	— 36	— 5.5
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 000	360	1 360	340	— 79	— 20	— 5,6	1 000	360	1 360	340	— 79	— 20	— 5,6
21 Schweiz. Normalb.	2 533	1459262	2165397	3624659	1 431	+305007	+ 89	+ 6,6	1459262	2165397	3624659	1 431	+305007	+ 89	+ 6,6
Specialbahnen															
Appenzeller Bahn	15	6 034	4 613	10 647	710	— 274	— 18	— 2,5	6 034	4 613	10 647	710	— 274	— 18	— 2,5
Arth-Rigibahn	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	4 794	1 067	5 861	391	— 841	— 56	— 12,5	4 794	1 067	5 861	391	— 841	— 56	— 12,5
Rigibahn (Vitznau)	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 500	1 246	2 746	392	— 473	— 68	— 14.8	1 500	1 246	2 746	392	— 473	— 68	— 14,8
Uetlibergbahn	9	2 591	269	2 860	318	+ 2 021	+ 225	+241,9	2 591	269	2 860	318	+ 2 021	+ 225	+241,9
Wädensweil-Einsiedeln	17	4 550	4 100	8 650	509	— 404	— 24	— 4,5	4 550	4 100	8 650	509	— 404	— 24	— 4.5
5 resp. 7 Bahnen	81	19 469	11 295	30 764	488	+ 29	— 0	— ?	19 469	11 295	30 764	488	+ 29	— 0	— ?

Differenz gegen 1881: ¹) — 21 km; ²) + 164 km; ³) — 134 km; ⁴) — 22 km; ⁵) — 117 km; ⁶) + 117 km; ⁷) — 18 km; ⁸) — 16 km.

Haftpflicht.

v. O. **§ 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes** (welcher die Klage nur gegen diejenige Eisenbahn gestattet, auf deren Betriebsstätte sich der Unfall zutrug) **steht nicht dem Recht entgegen, auf Grund des gemeinen bürgerlichen Landesrechts auch diejenige Eisenbahn in Anspruch zu nehmen** (z. B. auf Grund des Art. 1382 des Code civil), **die den Unfall durch die Mängel ihres Betriebsmaterials verschuldete** (§ 9 R.-Haftpflichtg.). **Die ungenügende Sorgfalt bei Revision des Betriebsmaterials ist ein die Bahn haftpflichtig machender Fehler (faute) im Sinne des Art. 1382 des Code civil.** — Der Kläger L. versah am 30. Juni 1877 den Dienst als Hülfsconducteur der Main-Neckarbahn auf dem von Frankfurt a. M. nach Heidelberg fahrenden Schnellzuge No. 11, in welchen Zug in Darmstadt der Gepäckwagen No. 1451 der Hessischen Ludwigsbahn (der Beklagten) eingestellt wurde. Als L. unmittelbar nach Passirung der Station Weinheim und der Billetrevision sich nach dem ihm zum Aufenthalt angewiesenen Hauptpackwagen begeben wollte, das Trittbrett dieses Gepäckwagens No. 1451 betrat und sich dabei an der ausserhalb zum Festhalten angebrachten eisernen Stange hielt, löste dieselbe sich aus der Befestigung, L. stürzte vom Wagen und wurde später neben dem Fahrdamm bewusstlos und mit blutendem Kopfe gefunden und nach Darmstadt ins Hospital gebracht. Am 4. Juni 1878 erhob er Klage gegen die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft auf Entschädigung, deren Höhe hier ohne Belang ist. Die Klage wurde auf obigen Thatbestand und auf Art. 1382 ff. des Code civil gestützt, indem der Unfall und dessen für den Kläger nachtheilige Folgen lediglich der mangelhaften und unsoliden Befestigung des fraglichen Handgriffes, der schlechten Construction und ungenügenden Controle seitens der Beklagten zugeschrieben wurde. Das Bezirksgericht zu Mainz wies die Klage als unzulässig ab, weil die Beklagte, welche aus Art. 1382—1384 des Code civil belangt werde, dem Kläger mit Recht entgegenhalte, dass er in der Lage gewesen sei, aus § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes gegen die Main-Neckar-Eisenbahn zuklagen. Das Ober-Landesgericht hat verurtheilt und die Parteien zur Festsetzung der Höhe der Entschädigung in den ersten Rechtszug zurückgewiesen. Das Reichsgericht erblickt darin einen processualen Verstoss, da das Ober-Landesgericht selbst nach §§ 487, 276 der R.-Civ.-Pr.-Ordn. die Höhe der Entschädigung hätte festsetzen müssen. Hier interessirt jedoch nur die materiell rechtliche Entscheidung: „Mit Recht hat der Berufungsrichter angenommen, dass, wenn auch der Kläger in der Lage gewesen sei, auf Grund des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes gegen die Main-Neckarbahngesellschaft, in deren Betriebe er den Unfall erlitten, klagend vorzugehen, wodurch doch sein Recht, auf Grund der Art. 1382 ff. des Code civil die Hessische Ludwigsbahn wegen ihres Verschuldens an dem Unfall zu belangen, nicht aufgehoben werde. Beide Klagen beruhen auf durchaus verschiedenen Grundlagen und fallen selbst in ihren Tragweiten nicht zusammen. Auch ist durch das die erstere Klage einführende Reichsgesetz an der Fortdauer des durch das Landesgesetz gegebenen Klagerechts in der hier fraglichen Hinsicht nichts geändert worden (§ 9 R.-Haftpfl.-G.). Der nach dieser Richtung hin versuchte Angriff ist demnach verfehlt.“ — Weiterhin wird die Revision auf die Behauptung gestützt, dass die der angegriffenen Entscheidung zum Grunde liegende Annahme eines der Beklagten zur Last fallenden Verschuldens im Sinne der Art. 1382 ff. das Code civil auf Rechtsirrthum beruhe. Auch dieser Angriff kann als begründet nicht anerkannt werden. Der Berufungsrichter geht von der Feststellung aus, dass das den Unfall veranlassthabende Herausgehen des Handgriffes an dem der Beklagten zugehörigen, von Mainz abgelassenen und in Darmstadt in den Schnellzug der Main-Neckarbahn eingestellten Waggons lediglich der mangelhaften und unsoliden Befestigung dieses zum Anfassen bestimmten Handgriffes zuzuschreiben sei. In der Verwendung eines in so defectem und mangelhaftem Zustande befindlichen Waggons zur Einstellung in einen Schnellzug liege, so wird dann ausgeführt, eine das Publikum und die Zugbeamten gefährdende, im Sinne des Art. 1382 ff. des Code civil widerrechtliche Handlung (faute). Der Einwand der Beklagten, dass der Fehler ein verdeckter und ihr selbst nicht bekannt gewesen, greife nicht durch. Es könne nämlich nicht angenommen werden, dass die Befestigungstheile des Handgriffs erst auf der Strecke der Main-Neckarbahn sich dergestalt sollten gelockert haben, dass der Wagengriff sich schon bei dem blossen Ergreifen desselben vom Wagen sich löste und dass die Lockerung des Griffes nicht schon vorher sollte erkennbar gewesen sein. Habe aber sich der Wagen schon in Mainz in dem festgestellten Zustande befunden, so werde die Beklagte durch die von ihr vorgeschützten Aufstellungen nicht entlastet von dem Vorwurfe der V e r n a c h l ä s s i g u n g d e r g e n ü g e n d e n C o n t r o l e ihres Betriebsmaterials, welches bei dem ausgedehnten Betriebe der Hessischen Ludwigsbahn tagtäglich Beschädigungen ausgesetzt sei und also eine fortwährende Controlirung nöthig mache. Es könnten deshalb auch die von der Beklagten erbrachten Nachweise, dass der Wagen bei einer als

gut bekannten Firma erbaut, dass bei der am 11. März 1876 stattgefundenen Hauptrevision die Handgriffe genau geprüft und dass der Wagen seitdem nur etwas über 2 100 km gelaufen sei, nicht als erheblich erachtet werden. — Diese Ausführungen geben in genügender Weise zu erkennen, dass der Berufungsrichter bei seiner Schlussnahme nicht etwa von der Ansicht geleitet worden ist, die Eisenbahnverwaltung sei schon wegen einer objectiven Fehler- und Mangelhaftigkeit des von ihr in Betrieb gesetzten Wagens oder wegen Verabsäumung einer solchen Revision des Wagens, bei welcher eine objective Fehlerhaftigkeit schlechthin nicht habe verborgen bleiben können, für die eingetretenen Folgen verantwortlich zu machen. Unter der vernachlässigten fortwährenden Controle kann hier vielmehr nur eine unter den gegebenen Umständen genügende, also eine solche verstanden sein, welche ausgereicht hätte, um eine der tagtäglich vorkommenden Beschädigungen, denen bei starkem Verkehr auch sonst gut und solide gebaute Wagen ausgesetzt sind, namentlich also eine Defectheit wahrzunehmen, welche wie die vorliegende schon durch das blosse Anfassen des Handgriffs sich zu erkennen gegeben hätte. In Rücksicht dieser durchaus concreten Grundlage der richterlichen Schlussnahme kann ein Rechtsirrthum darin nicht gefunden werden. (Erk. d. II. Civilsen. des Reichsger. v. 3. Januar 1882 in S. der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Mainz, Bekl. u. Revisionskl. wider G. L., Hülfsconducteur der Main-Neckarbahn in Darmstadt, Kl. u. Revisionsbekl.; Braun u. Blum, Annal. Bd. V. S. 192 f.)

Strafrecht.

v. O. **Begriff des Wortes „Aufsicht" im Sinne des § 316 Abs. 2 (und der §§ 55, 121, 122, 266 No. 1, 318, 355, 357 Abs. 2) des R.-Str.-G.-B's.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Strafkammer geht, wie die Schlussfeststellung ergibt, von der Annahme aus, dass die Fortschaffung eines den Verkehr hindernden Wagens unter die Aufsicht über die Bahn und zugleich unter die Aufsicht über den Beförderungsbetrieb falle. Sie begründet diese Annahme nicht durch eine Auslegung des dem Angeklagten vom Stationsassistenten ertheilten Auftrages dahin, dass in demselben zugleich die Weisung gegeben sei, die Bahn und den Beförderungsbetrieb zu beaufsichtigen; sondern sie erkennt in der Fortschaffung eines Wagens aus einem für einen Transport zu benutzenden Geleise mit rechtlicher Nothwendigkeit einen Act der Aufsicht. Hierin liegt eine Verkennung des Begriffes „Aufsicht" im § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-Bs. Ueberall, wo das R.-Str.-G.-B. das Wort „Aufsicht" gebraucht, (§§ 55, 121, 122, 266 No. 1, 318, 355, 357 Abs. 2) ist ein Verhältniss zu einer Person oder Sache gemeint, kraft dessen der Berechtigte, bzl. der Verpflichtete, sei es auch nur vorübergehend, die Person oder Sache unter seiner Obhut und Fürsorge hat. In einem solchen Verhältnisse stand, wie die Strafkammer zutreffend annimmt, der diensthabende Stationsassistent. Derselbe war befugt, die Aufsicht über den Betrieb dem Angeklagten ausdrücklich zu übertragen. Dass dies geschehen, ist nicht festgestellt worden. Nach § 1 der Instruction für den Rangirdienst war er auch berechtigt, die Ausführung des Rangirdienstes und damit indirect die Aufsicht und Verantwortlichkeit bezüglich dieses Theils des Beförderungsbetriebes einem Vorarbeiter zu übertragen; es ist dabei auch ausser Betracht gelassen, dass § 1 der angezogenen Instruction von vereideten Vorarbeitern spricht und die Thatsache, ob der Angeklagte ein vereideter Vorarbeiter ist, ist unerörtert geblieben. Was die Strafkammer an Thatsachen für erwiesen erachtet, enthält nicht die Uebertragung einer Aufsicht in der erwähnten Bedeutung, sondern nur einen Befehl an einen Vorarbeiter, dessen Vereidigung nicht constatirt, zu einer einzelnen mechanischen Verrichtung. Demgemäss hätte die Strafkammer nach den vorerörterten Gesichtspunkten erwägen müssen, ob dem Angeklagten die Aufsicht über die Bahn oder den Beförderungsbetrieb oblag und im Verneinungsfalle — nach vorgängiger Hinweisung auf den veränderten rechtlichen Gesichtspunkt gemäss § 264 R.-Str.-Proc.-Ordn. — ob die That des Angeklagten die Thatbestandsmerkmale des § 316 Abs. 1 R.-Str.-G.-Bs. enthält" (Erk. d. II. Strafsen. des Reichsger. vom 13. Decbr. 1881 wider den Eisenbahnvorarbeiter Woywoda; Braun u. Blum, Annal. Bd. V. S. 146 f.)

Concursrecht.

v. O. **Entschädigung für die freiwillige Ueberlassung eines Grundstücks an eine Eisenbahngesellschaft, der Concursmasse der letzteren gegenüber nach Rheinischem Recht.** — Der Rentner Sch. zu Cr. überliess im Jahre 1869 eine im dortigen Banne belegene Grundfläche von 4 Morgen 139 Ruthen der Kreis-Kempener Industriebahn behufs Verwendung zum Bahnkörper und ist die Entschädigung für das abgetretene Terrain später im Processwege durch Urtheil vom 16. Mai 1878 auf die Summe von 41 280 ℳ nebst Zinsen festgesetzt worden. — Da der Syndicus der Fallitmasse der inzwischen in Concurs gerathenen Industriebahn geschehener Aufforderung ungeachtet die zugesprochene Entschädigungssumme nicht zahlte, so erhob die Wittwe Th. als Erbin des Rentners Sch. Klage gegen die Fallitmasse mit dem principalen Begehren auf Verurtheilung zur Zahlung der genannten Summe nebst Zinsen, event. wurde beantragt, den Kauf bezl. Uebertrag des fraglichen Terrains für aufgelöst zu erklären und die Beklagte zur Rückgabe desselben und zum Schadenersatze zu verurtheilen, mehr event. zu erkennen, dass der Klägerin an dem aus dem Verkaufe der Bahn zu erzielenden Gesammtpreise ein Privilegium für ihre Forderung an demjenigen Theile zustehe, welcher bei einer Ventilation ratierlich auf ihr Grundstück entfallen werde. — Die erhobene Klage wurde in beiden Rechtszügen zurückgewiesen und der eingelegte Cassationsrecurs verworfen aus folgenden Gründen: „In Erwägung, dass thatsächlich feststeht, dass das fragliche Terrain von dem Vater der Cassationsklägerin im J. 1869 behufs Verwendung zum Bahnkörper abgetreten und diese Verwendung lange Zeit vor Ausbruch des Falliments der Industriebahn erfolgt ist; — dass damit aber jenes Terrain eine ausser dem Verkehre (res extra commercium) gekommene Sache geworden und die Restitutionsklage erloschen war (Art. 538 u. 1654 Code civil); — dass das Ober-Landesgericht ohne Gesetzesverletzung angenommen hat, es sei in dem Umstande, dass der Syndicus der Fallitmasse der Anordnung der Aufsichtsbehörde gemäss den Betrieb der Bahn fortgesetzt hat, eine das Recht der Cassationsklägerin verletzende Handlung nicht zu finden; — dass auch dasjenige, was die Recursschrift wiederholt bezüglich einer Expropriation des Resilations-(Aufhebungs-)Rechtes der Cassationsklägerin ausführt, vom Ober-Landesgerichte bereits zutreffend widerlegt worden ist; — in Erwägung sodann, was die Begründung der Klage vom Gesichtspunkte der Bereicherung betrifft, dass die Recursschrift von einer unrichtigen Auffassung ausgeht, wenn dieselbe annimmt, dass die Cassationsbeklagte in ungerechtfertigter Weise sich bereichere, falls sie nicht entweder das fragliche Terrain herausgebe oder die eingeklagte Entschädigungssumme zahle; — dass nämlich jenes Terrain bereits Eigenthum der Industriebahn war und von dieser auf die Fallitmasse übergegangen ist; dass an den Erwerb desselben sich zwar die Verpflichtung zur Entschädigungsleistung knüpfte, diese Verpflichtung indess eine Schuld der Fallitin, nicht aber eine eigentliche Masseschuld bildet, daher als eine solche nicht geltend gemacht werden kann; — dass endlich auch mit dem Umstande, dass die Fallitmasse das fragliche Terrain zum Zwecke des Bahnbetriebes fortgesetzt benutzt, wie das Ober-Landesgericht zutreffend erwogen hat, die Annahme einer Bereicherung nicht zu begründen ist; — in Erwägung, was endlich die Frage der Zusprechung des Privilegiums angeht (Art. 2103 No. 1 Code civil), dass es sich unbestritten hier nicht um ein Vorzugsrecht an der Chirographarmasse, vielmehr um ein Immobiliarprivilegium handelt, von dem zweiten Richter daher ohne Rechtsirrthum angenommen ist, dass die Entscheidung über das fragliche Privilegium nicht in den gegenwärtigen Process, sondern in das Locationsverfahren, dessen Eröffnung von der Cassationsklägerin jederzeit beantragt werden kann, gehört." (Erk. d. II. Civilsen. des Reichsger. v. 4. October 1881 in Sachen Wittwe Th. (Kl.) wider die Fallitmasse der Kreis-Kempener Industriebahn (Bekl.) Rep. II. 55/81; Entscheid. Bd. V. S. 333 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. April cr. tritt der Nachtrag II zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. September 1881 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Güterverkehr der am gleichen Tage zur Eröffnung kommenden an der Strecke Köln-Bingerbrück gelegenen Station Niederbreisig, Frachtsätze des Ausnahmetarifs C (Eisenerze) für die Station Soetenich sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 10 ₰ bei unseren Güterexpeditionen sowie bei unserem Drucksachenmagazin hierselbst zu haben.

Die Station Niederbreisig ist auch ermächtigt vom 1. April cr. ab telegraphische Privatdepeschen nach Vorschrift des Reglements und der Telegraphenordnung anzunehmen und zu befördern.

Reglement, Telegraphenordnung und Gebührentarif liegen auf unseren sämmtlichen Telegraphenstationen zur Einsicht offen. Köln, den 24. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (609)

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Zu unserm Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881 ist ein Nachtrag III erschienen, durch welchen von heute ab die Bestimmungen bezüglich Berechnung der Frachten für Locomotiven, Fahrzeuge und lebende Thiere einige unwesentliche Zusätze erhalten. — Die Stationen ertheilen Auskunft. Glückstadt, 20. März 1882. Die Direction. (610)

Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger Verbandsgüterverkehr. Die im Leipzig-Magdeburg-

Niederdeutschen Verbande für den Güterverkehr zwischen Perleberg und Leipzig (K. E. D. Magdeburg) bestehenden directen Tarifsätze werden mit Wirkung vom 1. April cr. auf den Verkehr zwischen Perleberg und Leipzig B. A. via Stendal-Zerbst übertragen. Berlin, den 21. März 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (611)

Vom 1. April cr. gelangt ein Anhang zu Theil II, Tarifheft 1 des Rum.-Galiz.-Deutschen Getreidetarifes vom 1. Januar 1880, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Getreidetransporte in Wagenladungen von 10 000 kg ab Brody und Podwoloczyska loco und transit nach Berlin zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind an den Directions-Sitzen der betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verband-Stationen käuflich zu haben. Wien, am 19. März 1882. General-Direction der K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwigbahn, im Namen der Verbandverwaltungen. (612)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Am 10. Mai cr. kommen für die Stationen Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau der Sächsisch-ThüringischenOst-Westbahn theilweis erhöhte Frachtsätze zur Einführung, auch treten am gedachten Tage die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Werdau (Ost-Westbahn) und Spandau ausser Kraft.

Das Erscheinen des bezüglichen Tarifnachtrags wird noch besonders bekannt gemacht werden; bis zu dessen Herausgabe ertheilt unser Tarifbureau Auskunft. Erfurt, den 20. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (613)

Vom 1. April cr. wird unsere Station Erbach mit um 2 km höheren Entfernungen als Eltville in den directen Verkehr mit der Main-Neckarbahn für Eil- und Stückgüter einbezogen. Frankfurt a/M., den 18. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (614)

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Koaks von den diesseitigen Stationen nach solchen der Berlin-Hamburger, Paulinenaue-Neuruppiner und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 1. März 1877 ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Berlin (Hamburger Bahnhof) und im Uebrigen die, bisher immer nur auf ein Jahr in Geltung gewesenen ermässigten (Gruppen-) Frachtsätze, welche nunmehr auf unbestimmte Zeit verlängert sind. Druckexemplare sind von den Verbandstationen zu beziehen. Breslau, den 20. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (615)

Am 5. Mai d. J. treten sämmtliche für den Güterverkehr zwischen der Haltestelle Rippen und Oldenburgischen Stationen bestehenden directen Frachtsätze ausser Kraft. Oldenburg, 1882. März 22. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogl. Eisenbahndirection. Behrens. (616 B & W)

Preussisch-Thüringischer Verband. Zum Vieh- etc. Tarif tritt am 25. März cr. Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Zusatzbestimmungen und Tarifvorschriften.

Insoweit hierbei in der Frachtberechnung für Kleinvieh Erhöhungen eintreten, kommen die betreffenden Bestimmungen erst mit dem 10. Mai cr. zur Anwendung.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Nachträge à 0,05 *M.* käuflich zu haben sind. Erfurt, den 18. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (617)

Am 1. April d. Js. wird die Bayerische Station Münchberg mit directen Frachtsätzen für den Transport von langen Nadelholzstämmen in rohem Zustande in den Sächsisch-Bayerischen Gütertarif aufgenommen. Die Höhe der Sätze ist bei den Güterexpeditionen zu erfragen. Dresden, den 21. März 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (619)

Die im Mitteldeutschen Verbande durch Nachtrag XII zu Heft No. 1 im Verkehre zwischen den Stationen Buchsweiler und Zabern einerseits und den Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Thüringischen Bahn andererseits eingeführten ermässigten Frachtsätze kommen auch im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn zur Anwendung. Dresden, den 20. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (620)

Provisorischer Bayerisch-Belgischer resp. Englischer Güterverkehr. Der Artikel Oelsaamen aller Art als: Baumwollsaamen, Canarieusaamen, Hanfsaamen, Leinsaamen, Mohnsaamen, Senfsaamen, Rübsaamen, Raps, Dotter, Sesamsaat (Ostindischer Oelsaamen), wird vom 15. Mai cr. nicht mehr zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2, sondern zu denjenigen des Specialtarifs I abgefertigt. Köln, den 23. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrhein.) (621)

Die Artikel „eiserne Brückentheile sowie Nieten und Schrauben zum Brückenbau" werden fortan nach Classe C der vom 10. September 1881 bezw. vom 25. Februar 1882 ab gültigen **Ausnahmetarife für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc.** von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinischen) und Köln (rechtsrheinischen) nach Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft resp. nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn tarifirt. Köln, den 19. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (622)

Am 1. April cr. tritt zum Gütertarif vom 1. September 1881 für den **Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Baseler Verkehr** ein Nachtrag II in Kraft, enthaltend Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn. (Gratis.) Köln, den 20. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (623)

Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. April cr. tritt zu unserem Local-Gütertarif vom 1. Juli 1878 der Nachtrag 6, enthaltend neue, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wesel einerseits und den Stationen Pr. Uedem und Goch andererseits, in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind auf unseren Stationen käuflich zu haben. Gennep, im März 1882. Die Direction. (624)

Mit Gültigkeitsdauer vom 25. März cr. tritt an Stelle des bisherigen diesbezüglichen Tarifs ein neuer Verband-Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem wesentliche Ermässigungen für den Verkehr zwischen Danzig (Neufahrwasser) und Illowo tr. (Mlawa tr.).

Tarifexemplare sind zum Preise von 60 ₰ auf sämmtlichen Verbandstationen sowohl, als bei der unterzeichneten Verwaltung käuflich zu haben. Danzig, den 22. März 1882. Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, zugleich Namens der Kgl. Eisenbahndirection Bromberg. (625 J)

Für Roheisen in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen im Verkehre von Magdeburg etc. und Schönebeck nach den Stationen Pilsen und Pilsenetz der Kaiser Franz-Josefbahn kommen vom 22. d. Mts. ab bis zum 1. November d. Js. folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Erhebung:

Von	Nach Pilsen loco und Pilsenetz	Nach Pilsen trans.
	pro 100 kg	
Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau und Sudenburg	0,91 *M.*	0,89 *M.*
Schönebeck	0,88 „	0,86 „

Magdeburg, den 22. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (629)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. April cr. neuen Stils ab tritt ein vierzehnter Nachtrag zum Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft, welcher Folgendes enthält:

1. Aufnahme verschiedener Stationen in den rubricirten Verband:

a) Alt-Chemnitz, Station der Sächsischen Staatseisenbahnen, für den Transport von Getreide etc. (Artikeltarif 1),

b) Cöthen (Eisenbahn-Directionsbezirk Magdeburg) in demselben Verkehrsumfange wie Cöthen (B. A. E.),

c) Cassel (Ober- und Unterstadt), Hannover (Nordbahnhof) und Linden-Fischerhof, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, in den Anhang II zum obigen Gütertarif für den Transport von Locomotiven und Tendern,

d) Lisky, Puchowo, Saguny, Stationen der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn, und Slaviansk, Station der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn, für Eiertransporte in Wagenladungen im Verkehr mit den Deutschen Stationen Berlin, Bremen, Hamburg und Leipzig.

2. Einführung ermässigter Frachtsätze für grobe Gusseisenwaaren und groben Guss ausser Kriegsgeräth im Verkehr mit Zarizyn, Station der Graesi-Zarizyner Eisenbahn.

Exemplare des vorbezeichneten Tarifnachtrags sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Bromberg, den 18. März 1882. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (626 J)

Mit dem 1. April cr. kommt der 8. Nachtrag zum Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband zur Einführung.

Derselbe enthält u. A.:

1. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.

2. Anderweite Entfernungen für die Stationen der Aachen-Jülicher Bahn.

3. Frachtsätze für die neu in den Verband einbezogenen Stationen Diepholz, Hemelingen, Lemförde und Rheine.

4. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Coesfeld und Gronau, ferner für die Station Halle Th. sowie für den Verkehr zwischen Leipzig Th. und Leer, resp. Offenbach und Cassel.

5. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages werden auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Königliche Eisenbahndirection Hannover, Namens der Verbandsverwaltungen. (627)

Im Sächsisch - Oesterreichischen Eisenbahnverbande treten am 1. April d. J. neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 a (Europäisches Bau- und Nutzholz) und 6 b (lange Nadelholzstämme) für den Verkehr zwischen den Stationen Kaaden - Brunnersdorf und Klösterle der Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und den diesseitigen Stationen Annaberg und Buchholz andererseits in Kraft. Dresden, am 22. März 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschcky. (628)

2. Eröffnungen etc.

Berlin - Görlitzer Eisenbahn. Am 1. April cr. wird die diesseitige Personen-Haltestelle Niederschönweide (Johannisthal) für den Güterverkehr und zwar bis auf Weiteres nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die für qu. Haltestelle zur Anwendung gelangenden Frachtsätze sind in dem am gleichen Tage in Kraft tretenden Nachtrag II zum diesseitigen Local-Gütertarif, welcher bei unserer Formular-Magazin-Verwaltung käuflich zu haben ist, enthalten. Berlin, den 21. März 1882. Die Direction. (618 R M)

Bergisch - Märkische Eisenbahn. Am 1. April cr. wird die zwischen den Stationen Grebenstein und Mönchehof eingerichtete Personen-Haltestelle Immenhausen eröffnet werden.

3. Stationsverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Königl. Eisenbahn - Direction (linksrheinische) zu Köln zufolge, wird die frühere Haltestelle, jetzige Station Niederbreisig — Strecke Köln-Bingerbrück — am 1. April cr. auch für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 20. März 1882.
Die geschäftsführende Direction.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Kaiser Franz Josef - Bahn. Einladung zur XV. ordentlichen Generalversammlung. Nach Vorschrift des § 25 der gesellschaftlichen Statuten werden die stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn zu der fünfzehnten ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche Donnerstag, den 4. Mai 1882, um 10 Uhr Vormittags, in Wien am Kaiser Franz Josef - Bahnhofe im IX. Bezirke, Rossau, Althanplatz No. 3, abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung:
1. Geschäftsbericht pro 1881.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen pro 1881.
3. Neuwahl für drei Mitglieder des Verwaltungsrathes mit fünfjähriger Functionsdauer (§ 35 der Statuten).
4. Ersatzwahl für eine in Erledigung gekommene Stelle eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes mit zweijähriger Functionsdauer (§ 36 der Statuten).
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen pro 1882.
6. Bestimmung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes (§ 45 der Statuten).

———

Jene Herren Actionäre, welche bei dieser Versammlung zu erscheinen beabsichtigen, werden ersucht, in Gemässheit des § 23 der Statuten die im § 21 daselbst festgesetzte Anzahl von wenigstens 40 Stück Actien bis längstens 20. April 1882 entweder in Wien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa (am Bahnhofe im IX. Bezirke, Althanplatz No. 3), oder in Prag bei der Stationscassa am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe, oder in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank, oder endlich in Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft zu erlegen und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang zu nehmen.

Bei solchen Deponirungen sind nebst den Actien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien zwei, bei der Stationscassa in Prag und bei den genannten Bankinstituten im Auslande jedoch drei arithmetisch geordnete und von den Herren Deponenten eigenhändig unterfertigte Consignationen einzubringen, deren Eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich rückgestellt wird.

Die deponirten Actien können sofort nach abgehaltener Generalversammlung gegen Abgabe der Empfangsbestätigungen wieder behoben werden.

Laut der bezüglichen statutarischen Bestimmungen geben je 40 Actien das Recht auf eine Stimme; es darf aber ein Actionär nicht mehr als zwanzig Stimmen im eigenen und Vollmachtsnamen in sich vereinigen.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen, in welchem Falle sie die auf der Rückseite ihrer Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht eigenhändig zu unterzeichnen und längstens bis 3. Mai 1882 bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien vorzuweisen haben.

In Gemässheit des § 28 der Statuten wird der zum Vortrage kommende Geschäftsbericht, sowie der sub 2 der Tagesordnung erwähnte Bericht des Revisionsausschusses acht Tage vor der Generalversammlung im Bureau der Gesellschaft aufgelegt und jedem der Herren Actionäre, welcher sein Stimmrecht nachgewiesen hat, ein Druckexemplar davon auf Verlangen erfolgt werden. Wien, am 21. März 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (90)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Die XI. ordentliche Generalversammlung der Actionäre findet am 27. April 1882, Vormittags 10 Uhr, in Wien im Bureau der Gesellschaft, I. Nibelungengasse No. 3 statt.

Tagesordnung.
1. Vortrag des Geschäftsberichtes.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Ergänzung des Verwaltungsrathes.
4. Neuwahl des Revisionsausschusses.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme der Mitglieder des Verwaltungsrathes an den Sitzungen im Jahre 1882.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je zehn Actien geben eine Stimme) sind die Actien sammt den noch nicht fälligen Coupons längstens bis zum 13. April 1882 zu hinterlegen:
- in Wien bei der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
- in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
- in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild und Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
- in München bei den Herren Merck, Finck und Comp.,
- in Stuttgart bei der Württembergischen Bankanstalt, vormals Pflaum und Comp.

und zwar in Wien mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen mittelst dreifach auszufertigender Consignation, für welche die Blankette bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt werden. Wien, am 22. März 1882. Der Verwaltungsrath.

Anmerkung. § 31 der Statuten alin. 3 und 5:

Abwesende können sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen, auch wenn diese nicht selbst Actionäre sind.

Pflegebefohlene und juristische Personen werden durch ihre gesetzlichen oder statutarischen Repräsentanten, Frauen durch Bevollmächtigte vertreten, auch wenn diese nicht selbst Actionäre sind.

(Nachdruck wird nicht honorirt.) (92)

5. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. Die Lieferung unseres Bedarfs an Radreifen für Locomotiven und Tender pro 1882/83 soll nach Massgabe der bezüglichen allgemeinen und speciellen Bedingungen, welche gegen Einsendung von *M.* 0,30 von unserm maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, zu beziehen sind, im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten müssen versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Radreifen" versehen portofrei spätestens bis zum 31. März 1882, Vormittags 11 Uhr in unserm Geschäftslocale hierselbst abgegeben werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. — Die eingegangenen Offerten werden zu dem vorbezeichneten Termine in unserm maschinentechnischen Büreau in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Offerenten eröffnet. Köln, den 16. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (86)

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zu Köln. Die Anfertigung und Lieferung von 100 Stück vierachsigen Schienenwagen von 12 m Länge soll in 2 Loosen à 50 Stück im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf unserm maschinentechnischen Büreau Domhof 48 hierselbst offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten à 3 *M.* von daher bezogen werden.

Offerten ersuchen wir spätestens am 31. März cr., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Schienenwagen" frankirt und versiegelt an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten findet zu dem vorbezeichneten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten im maschinentechnischen Büreau statt. Köln, den 16. März 1882. (88)

Rechte - Oderufer Eisenbahngesellschaft. Altmaterialien-Verkauf. Die in unseren Werkstätten-, Betriebs - Material- und Bahnmeisterei-Depots lagernden Altmaterialien, als: Bahnschienen, Guss- und Schmiede-Eisen, Zink, Kupfer, Messing, Rothguss, Stahl, Radreifen, Maculatur, diverse Textilien u. A. m. sollen im Wege der Submission veräussert werden. Die Bedingungen des Verkaufs und der Submission, sowie die Nachweisung der Materialien sind von unserem Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen. Schlusstermin für Annahme der Offerten und Eröffnung derselben in Gegenwart erschienener Submittenten 12. April 1882, Vormittags 11 Uhr, ebendaselbst. Breslau, den 21. März 1882. Direction. (93)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 25. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction. Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Anflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 31. März 1882.

Dieser Nummer liegt No. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.
Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird ergebenst ersucht.

Inhalt: Die Gotthardbahn und Genua. — Preussische Staatseisenbahn-Bauten. (Schluss.) — Zum Metz'schen Billetsystem. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Aus England. — Amerikanische Correspondenz. — Eisenbahnunfälle auf den Nordamerikanischen Bahnen in 1881. — Enteignung. — Internationales Eisenbahnrecht. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Auszahlungen. 3. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Gotthardbahn und Genua,

sowie deren Bedeutung für den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Italien.

Die in den nächsten Monaten zu erwartende Betriebseröffnung der Gotthardbahn für den allgemeinen Güterverkehr ist für das Mitteleuropäische Eisenbahnnetz ein Ereigniss von grosser Tragweite, weil durch diese Linie ein neuer kürzester Verkehrsweg zwischen dem ganzen Orient sowie den Mittelmeerhäfen einerseits und dem Central- sowie dem nordwestlichen Europa andererseits hergestellt wird. Eine specielle Bedeutung hat diese Schienenstrasse nächst der Schweiz auch noch hauptsächlich für Deutschland, weil dasselbe mit Italien und zunächst mit dem ersten Hafen dieses Landes in directen Contact tritt. Genua, dieses alte berühmte See-Emporium, welches in früheren Jahrhunderten mit dem mächtigen Venedig um die Herrschaft auf dem Mittelmeer mit wechselndem Glück gekämpft und dabei im maritimen Verkehr stets eine hervorragende Rolle gespielt hatte, überflügelte bereits seit langer Zeit seinen Rivalen und ist heute unbestritten die erste Handelsstadt Italiens. Das geht schon aus der Thatsache hervor, dass von den gesammten Zolleinnahmen Italiens, welche im Jahre 1880 rund 87 Millionen Lire betrugen, beinahe die Hälfte, nämlich 38 Millionen Lire auf Genuas Einfuhr entfallen. Der Gesammthandel von Genua betrug im Jahre 1880 425 776 700 Lire, wovon auf die Einfuhr 319 383 684 Lire und auf die Ausfuhr 75 818 484 Lire, der Rest aber auf den Transit entfällt. Diese Ziffern bestätigen überdies, dass diese Stadt einen grossen Theil des Bedarfs von Italien überhaupt vermittelt.

Bisher war Deutschland am Handel mit Genua nur verhältnissmässig wenig betheiligt, obschon seit längerer Zeit sehr viele Artikel der Deutschen Industrie, welche für Mittel- und Süditalien sowie den Orient bestimmt sind, ihren Weg über Genua nehmen. Durch die Eröffnung der Gotthardbahn, welche den genannten höchst wichtigen Stapelplatz am Mittelländischen Meere mit Südwestdeutschland in directe und kürzeste Verbindung bringt, wird sich diese Sachlage wesentlich ändern. Ein Cardinalfehler, welcher die volle Entwickelung des Genueser Platzes bedeutend erschwert, ist der, dass der Hafen in seiner derzeitigen Gestalt selbst der bestehenden intensiven Güterbewegung nicht mehr genügt; auch behindert der Raummangel jetzt die Anlage grösserer Magazine. Der Güterbahnhof ist trotz der in der letzten Zeit erfolgten Erweiterung viel zu beschränkt, um den wachsenden Verkehr stets anstandslos bewältigen zu können. Die Lage Genuas, als unmittelbar an der äussersten Abdachung der Seealpen gelegen, bietet in dieser Richtung fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Alle diese Uebel sollen durch erweiterte Quaianlagen, die mit allen technischen Hilfsmitteln ausgestattet werden und wodurch ein directes Löschen der Güter in die Waggons ermöglicht wird, beseitigt werden. Der Hafen wird, Dank der bekannten grossherzigen und munifizenten Spende des Herzogs von Galliera, in einer Weise erweitert, dass derselbe zum grössten und sichersten Ankerplatz an der Mittelländischen Küste sich gestalten wird.

Was Genua bezüglich seines maritimen Verkehrs in hohem Masse zu statten kommt, sind seine vorzüglichen zahlreichen Dampfschiffverbindungen, welche mächtige am Genueser Handel interessirte Gesellschaften aufrechthalten und die nicht nur den Verkehr mit dem Süden Italiens, der ganzen Levante, Ostindien und Java, sondern auch mit den Laplatastaaten vermitteln, wo sich zahlreiche Ansiedelungen von Italienern befinden, die den Handel mit dem Mutterlande besonders unterstützen. Von dort werden als Rückfracht Häute, Talg und Wolle nach Genua dirigirt, welches für diese Artikel das Hauptlager Südeuropas ist. Bisher war wegen ungenügender Schienenverbindungen für diese Waaren über Italien hinaus nur ein relativ geringer Absatz zu erzielen. Südwestdeutschland und die Schweiz fanden aus obiger Ursache seither bessere Convenienz, obgenannte Waaren von Hâvre oder Antwerpen zu beziehen. Die Gotthardbahn wird auch in dieser Hinsicht einen vollen Umschwung zu Gunsten des Italienischen See-Emporiums herbeiführen; die zahlreichen Erzeugnisse Italiens werden einen grösseren und rascheren Absatz nach dem Norden haben, ebenso die aus den an dem Mittelländischen Meere bezw. den Inseln und den angrenzenden Küsten gelegenen Productionsgebieten kommenden wichtigen Artikel, wie z. B. Südfrüchte etc., welche bislang hauptsächlich über Venedig und Triest auf die Süddeutschen Märkte gelangen, nunmehr von der kürzeren Eisenbahnverbindung profitiren. Es ist ferner anzunehmen, dass Genua ein wichtiger und bedeutender Importplatz für Getreide aus den unteren Donaustationen sowie dem Schwarzen Meere werden wird, nachdem auch hier im Gegensatze zu dem bisher diesbezüglich dominirenden Marseille die kürzere und daher unter allen Umständen mögliche billigere Verfrachtung nach der Schweiz und Südwestdeutschland die Transporte an sich heranziehen wird. Diese günstige Situation wird selbst nach Fertigstellung der Arlbergbahn nicht wesentlich beeinträchtigt werden, da letztere allerdings eine Wegabkürzung aus dem Süden Ungarns und dem Donaugebiete herbeiführen wird, die aber nicht beträchtlich genug ist, um die bestehende Differenz vollends wettzumachen.

In der naturgemässen Entwickelung der Dinge ist es gelegen, dass die grössere Einfuhr und der dadurch gesteigerte Handelsverkehr auch auf die Ausfuhrstüchtigkeit Genuas fördernd einwirken wird und demnach dürften, begünstigt durch billige Beförderungskosten und gute maritime Verbindungen, viele Erzeugnisse aus Mitteldeutschland, welche heute über die Nordseehäfen instradirt werden, für die Folge den Weg nach Genua nehmen. Der internationale Güterzug, sofern das westliche Mittelmeergebiet in Betracht fällt, wird nach der Sachlage zum grossen Theil über die Gotthardbahn nach Genua gravitiren und Deutschland wird auf diese Weise sich bei seinem starken Export an Bergwerksproducten und Industrieartikeln aller Art, sofern Italien sowie der Orient dabei in Betracht fällt, der Vermittelung Genuas mit Vortheil bedienen können, und ebenso den Bezug vieler Verbrauchsartikel über diesen Hafen resp. die Gotthardroute bewerkstelligen. Darin liegt eben das lebhafte Interesse, welches man in Deutschland dem zu eröffnenden Schienenwege und dessen Endpunkt an der Meeresküste, dem handelstüchtigen Genua entgegenbringen muss. Die zahlreichen weitverzweigten Handelsverbindungen des Deutschen Reiches mit Italien und den Uferstaaten im östlichen Mittelmeer sowie dem Orient werden durch

die zu eröffnende internatinale Verkehrsstrasse einen neuen Impuls gewinnen und darin gipfelt die allgemeine und verkehrspolitische Bedeutung der Gotthardbahn für Deutschland und dessen Eisenbahnen.

Preussische Staatseisenbahn-Bauten.

(Schluss.)

7. Bahn von Emden über Norden nach der Oldenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Jever nebst Abzweigung von Georgsheil nach Aurich. Um die im Gesetze vom 9. März 1880 gestellte Bedingung der unentgeltlichen und lastenfreien Hergabe des erforderlichen Terrains zu erfüllen, wird der Grund und Boden von der Ostfriesischen Landschaft erworben, welche damit eine besondere landständische Commission beauftragt hat. Dafür, dass diese Leistung der gesetzlichen Vorschrift gemäss ausgeführt und die im Gesetze ferner als Vorbedingung für die Ausführung des Baues gestellte Zahlung des Bauzuschusses von 3 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge seitens der Ostfriesischen Landschaft übernommen wird, haben sich die drei Mitglieder der landständischen Eisenbahncommission der Staatsregierung gegenüber persönlich verbürgt. Im Uebrigen schweben die Verhandlungen noch. Das zur Bahnanlage erforderliche domänenfiscalische Terrain wird unentgeltlich überwiesen. Was die zu gestattende Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege anlangt, so ist die Mitbenutzung der Provinzialchaussee durch Vertrag mit dem Landes-Directorium sicher gestellt.

Die speciellen Vorarbeiten der Strecke, sowie die Projecte für die Brücken, Bahnhöfe etc. sind bis auf die Specialpläne der Hochbauten fast fertig gestellt. Die Grunderwerbskarten und Vermessungsregister sind vollendet. Der Grunderwerb wird von der landständischen Commission eifrig betrieben; in mehreren Gemeinden wird aber die Durchführung des Enteignungsverfahrens nothwendig werden.

Nachdem die Verhandlungen wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen soweit gediehen, dass die Sicherstellung der Erfüllung als nachgewiesen betrachtet werden konnte, wird nunmehr mit dem Bau der den grössten Zeitaufwand erfordernden Brücken begonnen. Im Weiteren werden die Vorbereitungen derart getroffen, dass der Bau nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens überall in Angriff genommen und energisch weiter geführt werden kann.

Die Fertigstellung der Bahn ist im Sommer 1883 in Aussicht zu nehmen, sofern die Ueberweisung der im Expropriationsverfahren zu erwerbenden Grundstücke den Fortgang des Baues nicht behindert.

Dem durch das Gesetz bewilligten Baucapitale von 4 000 000 *M.* tritt der von den Interessenten mit 3 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge zu leistende Bauzuschuss hinzu, mithin für ca. 88,1 km 264 300 *M.*, zusammen 4 264 300 *M.* Darauf sind bis Ende September v. J. verausgabt worden 97 144 *M.*, und mithin noch disponibel 4 167 156 *M.*

8. Bahn von Reil nach Traben. Die Erfüllung der im Gesetze vom 9. März 1880 vorgesehenen Bedingungen, wonach das zur Bahnanlage erforderliche Terrain gegen Gewährung eines Staatszuschusses von 8 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge unentgeltlich und lastenfrei herzugeben ist, hat die Gemeinde Traben vertragsmässig übernommen. Eine Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege kommt nach Lage der Bahnlinie nicht in Frage.

Nach der am 11. November v. J. erfolgten landespolizeilichen Prüfung des speciellen Projectes der Linie sind die erforderlichen Vermessungen, Kartirungen und Berechnungen für den Grunderwerb erfolgt. Die Verhandlungen zur Durchführung des letzteren haben im Laufe des Monats August d. J. begonnen und sind inzwischen ohne Unterbrechung weiter geführt. Ein Theil des erforderlichen Terrains ist bereits an die Bauverwaltung überwiesen, während zum Erwerb der freihändig nicht abgetretenen Flächen innerhalb zweier Gemarkungen das Expropriationsverfahren eingeleitet ist.

Die Bauarbeiten sind Anfangs Juli v. J. mit der Inangriffnahme der auf eine Länge von rot. 2,0 Kilometer auszuführenden Verlegung des Mosel-Leinpfades (für welchen Terrainerwerbungen nicht erforderlich waren), eingeleitet und sind diese Arbeiten unter Benutzung des niedrigen Sommer-Wasserstandes soweit gefördert, dass dieselben nur durch bedeutenderes Hochwasser oder scharfes Frostwetter unterbrochen werden können. Mit der fortschreitenden Ueberweisung des Terrains haben die Bauarbeiten in der letzten Zeit auch an zwei weiteren wichtigen Baustellen ihren Anfang genommen. Die Projecte für die Kunstbauten und Bahnhofsanlagen sind aufgestellt.

Von dem für die Ausführung der Zweigbahn bewilligten Betrage von 821 800 *M.* sind bis Ende September v. J. 10 168 *M.* verausgabt worden, also noch 811 632 *M.* disponibel geblieben. Die Mittel sind voraussichtlich ausreichend.

9. Bahn von Wengerohr nach Bernkastel. Nach dem unterm 23. März v. J. gefassten Kreistagsbeschluss hat der Kreis Bernkastel die Erfüllung der im Gesetze vom 9. März 1880 vorgesehenen Verpflichtungen, nämlich die unentgeltliche und lastenfreie Ueberweisung des zur Bahnanlage erforderlichen Grund und Bodens, zu dessen Erwerbung indess staatsseitig ein Zuschuss von 8 000 *M.* pro Kilometer Bahnlänge gewährt wird, oder die Uebernahme und die Sicherstellung der mehr aufzuwendenden Grunderwerbskosten dem Staate gegenüber übernommen und ist hierüber inzwischen ein Vertrag abgeschlossen, welcher unterm 29. September v. J. die Genehmigung der Aufsichtsbehörden erhalten hat. Chausseen oder öffentliche Wege, deren unentgeltliche Benutzung zu gestatten wäre, kommen nicht in Frage.

Die landespolizeiliche Prüfung des speciellen Bahnprojects hat am 25. November v. J. stattgefunden und sind nach Feststellung desselben zunächst die erforderlichen Vermessungen, Kartirungen und Berechnungen für den Grunderwerb bewirkt worden. Der letztere ist nunmehr Seitens der Commissare des Kreises Bernkastel in Angriff genommen und wird die Bauverwaltung voraussichtlich binnen kurzer Frist in den Besitz der sämmtlichen für die Ausführung der wichtigeren Bauobjecte erforderlichen Terrains gelangen. Die nöthigen Einleitungen zum unmittelbaren Beginn dieser Bauten durch Fertigstellung der Specialprojecte, sowie Beschaffung der nöthigen Materialien und Inventarien sind erfolgt.

Von dem für die Ausführung der Zweigbahn bewilligten Betrage von 950 550 *M.* ist bis Ende September v. J. eine Summe von 14 803 *M.* verausgabt, mithin stehen noch 935 747 *M.* zur Verfügung, welche voraussichtlich ausreichen werden.

III.

Durch das Gesetz vom 25. Februar 1881 ist die Staatsregierung ermächtigt worden, zum Bau der nachfolgend bezeichneten Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung die Summe von 37 285 000 *M.* zu verwenden.

1. Eisenbahn von Allenstein über Mehlsack nach Koppelbude mit Abzweigung von Mehlsack nach Braunsberg. Die Ausführung der Bahn ist in dem Gesetz davon abhängig gemacht, dass der zum Bau der Bahn erforderliche Grund und Boden unentgeltlich und lastenfrei der Staatsregierung überwiesen, oder die Erstattung der aufzuwendenden Kosten übernommen und sichergestellt, und dass die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege zur Bahnanlage unentgeltlich gestattet wird. Die interessirten Kreise haben die Uebernahme dieser Verpflichtungen beschlossen, mit Ausschluss des Kreises Heilsberg, welcher nur die Mitbenutzung der Chausseen gestatten will, die Uebernahme des Grunderwerbs jedoch ablehnt. Die Stadt Guttstadt, welche für den Kreis Heilsberg eintreten zu wollen erklärt hat, will einen bedingungslosen definitiven Beschluss erst dann fassen, wenn sich übersehen lässt, dass die durch Private aufgebrachten Geldmittel zur Bestreitung der Kosten für den Grunderwerb ausreichen werden.

Die speciellen Vorbeiten sind soweit gefördert, dass die landespolizeiliche Prüfung der in die Kreise Allenstein und Heilsberg fallenden Strecke auf rot. 40 km Länge in nächster Zeit erfolgen kann. Auf weiteren 40 km wird die definitive Stationirung der Linie ausgeführt, während für die Reststrecke die Aufnahmen im Felde gemacht werden.

Das staatsseitig bewilligte Baucapital beträgt 10 166 000 *M.* Die Gesammtausgabe bis Ende September v. J. beläuft sich auf 25 000 *M.*, mithin waren noch im Bestande 10 141 000 *M.*

2. Eisenbahn von Allenstein über Ortelsburg nach Johannisburg. Die interessirten Kreise Allenstein, Ortelsburg, Sensburg und Johannisburg haben die Erfüllung der für den Bau der Bahn gesetzlich vorgesehenen Bedingungen, nämlich die unentgeltliche und lastenfreie Ueberweisung des zur Bahnanlage erforderlichen Terrains bezw. die Erstattung der aufzuwendenden Kosten und die Gestattung der Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, zu übernehmen beschlossen. Zum Zwecke der Vertragsschliessung mit denselben ist Einleitung getroffen.

Die speciellen Vorarbeiten auf der 45 km langen Theilstrecke Allenstein-Ortelsburg sind vollendet, das Project ist landespolizeilich geprüft und vorläufig festgestellt. Auf der 56 km langen Theilstrecke Ortelsburg-Johannisburg sind die speciellen Vorarbeiten vollendet und die Reinpläne in Arbeit.

Von dem bewilligten Baucapital von 8 414 000 *M.* wurden bis Ende September v. J. verwendet 30 114 *M.*, mithin waren noch im Bestande 8 383 886 *M.*

3. Bahn von Konitz nach Laskowitz. Durch das Gesetz ist den Interessenten die unentgeltliche und lastenfreie Ueberweisung des zur Bahnanlage erforderlichen Grund und Bodens, zu dessen Erwerbung indess staatsseitig ein Zuschuss von 270 000 *M.* gewährt wird, bezw. die Uebernahme und Sicherstellung der über diesen Betrag hinaus aufzuwendenden Kosten und die Gestattung der unentgeltlichen Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege zur Vorbedingung für die Ausführung des Bahnbaues gemacht. Die betheiligten Kreise Konitz, Tuchel und Schwetz haben sich zur Erfüllung der gesetzlich vorgesehenen Bedingungen in den mit ihnen abgeschlossenen Verträgen verpflichtet.

Die speciellen Vorarbeiten sind beendet. Das Project der im Kreise Schwetz belegenen Theilstrecke ist nach erfolgter landespolizeilicher Prüfung vorläufig festgestellt. Die landes-

polizeiliche Prüfung der in den Kreisen Konitz und Tuchel belegenen Theilstrecken ist noch nicht zum Abschluss gekommen.

Von dem bewilligten Baucapital von 6 549 000 *M.* wurden bis Ende September v. J. verausgabt 27 303 *M.*, mithin waren noch im Bestande 6 521 697 *M.*

4. **Eisenbahn von Zollbrück nach Bütow.** Die für den Bau der Bahn gesetzlich vorgesehenen Bedingungen, insbesondere Zahlung eines Baukostenzuschusses von 200 000 *M.*, sind von den betheiligten Kreisen übernommen.

Die speciellen Vorarbeiten gehen ihrer Vollendung entgegen.

Von dem staatsseitig bewilligten Baucapital von 2 772 000 *M.* zuzüglich des Zuschusses der Interessenten von 200 000 *M.*, zusammen 2 972 000 *M.*, sind bis Ende September v. J. verausgabt worden 5 205 *M.*, mithin waren noch im Bestande 2 966 795 *M.*

5. **Eisenbahn von Stralsund nach Bergen mit Trajectverbindung vom Stralsunder Hafen nach der Insel Rügen.** Den im Gesetze gestellten Vorbedingungen für die Ausführung der Bahn ist dadurch genügt, dass die Stadt Stralsund und der Kreis Bergen sich vertragsmässig zur unentgeltlichen Uebereignung des zur Bahnanlage erforderlichen Terrains verpflichtet haben, und die Mitbenutzung der Chaussee, bei welcher übrigens nur die äussere Böschung des Chausseegrabens und der südliche Schutzstreifen in Betracht kommen, von dem Provinzialausschuss gestattet worden ist.

Die Eintragung des festgestellten Projects in die zur Vorlage bestimmten Situations- und Nivellementspläne ist nahezu vollendet.

Mit Ausnahme der Eigenthümer des Gutes Gustroverhöfen ist die Bauerlaubniss von sämmtlichen Grundbesitzern ertheilt worden.

Das bewilligte Baucapital beträgt 1 700 000 *M.*, worauf Ausgaben bis Ende September v. J. noch nicht verrechnet waren.

6. **Bahn von Blumenberg über Wanzleben und Seehausen nach Eilsleben.** Den in dem Gesetze für die Ausführung der Bahn gestellten Vorbedingungen, insbesondere Leistung eines Baukostenzuschusses von 150 000 *M.*, wird genügt werden. Die entsprechenden Leistungen sind durch Verträge mit den betheiligten Gemeinden und den Besitzern der Zuckerfabriken in Klein-Wanzleben und Seehausen bereits sichergestellt.

Bei der inzwischen bereits erfolgten landespolizeilichen Prüfung des Bahnprojects sind mehrfache Aenderungen der Trace für zweckmässig erachtet worden. Die Projecte für diese Aenderungen sind in der Arbeit.

Zu den durch das Gesetz bewilligten Mitteln von 1 685 000 *M.* treten die von den Interessenten zu leistenden Baarzuschüsse von 150 000 *M.*, so dass im Ganzen zur Verfügung stehen 1 835 000 *M.*

Hierauf sind bis Ende September v. J. verausgabt worden 2 839 *M.*, mithin waren noch im Bestand 1 832 161 *M.*

7. **Eisenbahn von Hadamar nach Westerburg.** Die Verhandlungen wegen Erfüllung der Vorbedingung (Stellung des erforderlichen Terrains, wogegen der Staat 157 500 *M.* Zuschuss zum Grunderwerb giebt) mit den Kreisständen des Ober-Westerwald und des Ober-Lahnkreises und den sonstigen Hauptinteressenten seitens der Königlichen Regierung zu Wiesbaden haben zu einem befriedigenden Abschlusse bisher nicht geführt.

Die Ausführung der speciellen Vorarbeiten ist seit Anfang August v. J. in Angriff genommen und finden zur Zeit die Terrain-Aufnahmen statt, so dass voraussichtlich im Laufe des Winters 1881/82 die Herstellung der Special-Projecte erfolgen wird.

Durch das Gesetz sind zur Verfügung gestellt 1 212 500 *M.* Die Hessische Ludwigsbahn hat à fonds perdu zu dem Bau der Eisenbahnen von Hachenburg nach Altenkirchen und von Hadamar nach Westerburg 800 000 *M.* beizutragen, wovon auf die letztere Strecke 400 000 *M.* entfallen. Die zur Verfügung stehenden Mittel, auf welche bis Ende September v. J. Ausgaben noch nicht verrechnet waren, belaufen sich demnach zusammen auf 1 612 500 *M.*

8. **Bahn von Altenkirchen nach Hachenburg.** Behufs Sicherstellung der Erfüllung der im Gesetz den Interessenten auferlegten Verpflichtung, das gesammte erforderliche Terrain der Staatsregierung, welche indess zu den Grunderwerbskosten einen Zuschuss von 66 000 *M.* gewährt, unentgeltlich und lastenfrei zu überweisen, beziehungsweise die Erstattung der über jenen Betrag hinaus aufzuwendenden Kosten zu übernehmen und sicherzustellen, sind bezügliche Verhandlungen eingeleitet. Es steht in Aussicht, dass von den Grunderwerbskosten das Amt Hachenburg neben Hergabe von Wegen, Wald- und Weideland 18 000 *M.* und die Gemeinden der Bürgermeisterei Altenkirchen 10 000 *M.* übernehmen werden, so dass von den auf 125 000 *M.* zu schätzenden Grunderwerbskosten nach Abrechnung des Staatszuschusses noch etwa 31 000 *M.* anderweit zu decken sein würden. Wegen der im Gesetz ferner vorgesehenen unentgeltlichen Gestattung der Mitbenutzung der Chausseen sind die bezüglichen Verhandlungen noch nicht zum Abschluss gelangt.

Die generellen Vorarbeiten zur vorläufigen Feststellung der Trace sind im Jahre 1881 beendet. Die Verhandlungen mit den Interessenten werden voraussichtlich bis zum Frühjahr d. J. soweit gediehen sein, dass die Bauarbeiten in Angriff genommen werden können.

Durch das Gesetz sind an Baumitteln bewilligt 1 222 000 *M.*, hierzu tritt der von der Hessischen Ludwigsbahn à fonds perdu gewährte Beitrag von 400 000 *M.*, zusammen 1 622 000 *M.*

Verausgabt sind bis Ende September v. J. 2 098 *M.*, mithin waren noch im Bestande 1 619 902 *M.*

9. **Bahn von Call über Schleiden nach Hellenthal.** Die betheiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten haben sich bereit erklärt, das zur Erwerbung des Bahnterrains erforderliche Capital aufzubringen, der Abschluss eines bezüglichen Vertrages steht in Aussicht. Die mit der Provinzialverwaltung angeknüpften Verhandlungen wegen Mitbenutzung der Chausseen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Inzwischen sind die Vorarbeiten für die Bahn angefertigt, die bezüglichen Pläne sind landespolizeilich geprüft und festgestellt worden. Es steht zu hoffen, dass im Frühjahr mit dem Bau wird begonnen werden können.

Die gesetzlich bewilligten Baumittel betragen 1 315 000 *M.* Davon sind bis Ende September v. J. 14 525 *M.* verausgabt worden, mithin waren noch im Bestande 1 300 475 *M.*

10. **Bahn von Gerolstein nach Prüm.** Die Interessenten haben sich zur Uebernahme der von ihnen geforderten Leistungen (unentgeltliche, lastenfreie Hergabe des Terrains gegen Zuschuss von 100 000 *M.*) bereit erklärt. — Der Abschluss eines bezüglichen Vertrages steht bevor. Eine Mitbenutzung von Chausseen kommt nicht in Frage.

Die Vorarbeiten sind im Gange und im Felde nahezu beendet. Die landesherrliche Prüfung der Projecte für die im Kreise Daun belegene Theilstrecke steht bevor. Die Feststellung der Projecte für die im Kreise Prüm belegene Reststrecke ist erfolgt. Mit dem Baue der Bahn wird voraussichtlich im Frühjahr begonnen werden können, falls eine gütliche Abtretung des erforderlichen Terrains zu erreichen ist.

Durch das Gesetz sind an Baumitteln 2 250 000 *M.* bewilligt. Davon sind bis Ende September v. J. 11 834 *M.* verausgabt worden, mithin waren noch im Bestande 2 238 166 *M.*

Zum Metz'schen Billetsystem.

In No. 15 und 78 des Jahrg. 1881 dieser Zeitung wurde das Metz'sche Billetsystem und seine Vorzüge im Dienste des Secundärbetriebes ausführlich besprochen und insbesondere auf die mehrfache Anwendungsweise des fraglichen Apparates hingewiesen.

Inzwischen hat Herr Metz seinen in No. 78 vorigen Jahrgangs abgebildeten Apparat in einer Weise umgestaltet, dass derselbe auch für den Vollbahnbetrieb zweckmässig und mit besonderen Ersparnissen an Billetmaterial angewendet werden kann.

Der Schwerpunkt bei dieser Verbesserung liegt in der Verringerung der Billetvorräthe, indem Metz proponirt, die jetzt bestehende Einrichtung — für die verschiedenen Zugsgattungen als „Eilzug, Postzug, Gemischter Zug und für Retourfahrt" eigene Billetgattungen aufzulegen — zu verwerfen, hingegen alle diese Relationen nach Classen getrennt in ein einziges Billet zu vereinigen; er empfiehlt daher, die Billets diesem Zwecke entsprechend nach Figur A zu gestalten, die Fahrpreise der verschiedenen Zugsgattungen auf denselben aufzudrucken, dem Billet aber im einzelnen Falle den Werth erst bei der Ausgabe beizulegen, was eben durch die Anwendung seines Apparates bewirkt werden soll, indem derselbe die zu benutzende Zugsgattung beziehungsweise Retourfahrt und den hierfür zu zahlenden Fahrpreis durch Aufdruck resp. Einschneiden des Wortes „Taxe" an der bestimmten Stelle markirt, das Datum gleichfalls in Tiefdruck aufpresst und einen Coupon abtrennt, auf welchem die gleiche Markirung gleichzeitig ersichtlich wird.

A.

0 0 0 0 / 6. ANGERN / **20. PRERAU.** / III.			6/20 / III. 0 0 0 0
G.	307	Gm. Z.	G.
P.	341	Pst. Z.	P.
E.	—	Eil-Z.	E.
Ret.	512	Ret.	Ret.

Vor der Decoupirung.

Während Figur A ein Billet vor der Verwendung zeigt, veranschaulicht Figur B ein solches nach der Ausgabe. Da aus dem letzteren die Strecke und Classe, die Zugsgattung, der Fahrpreis und das Datum ersichtlich ist, so erfüllt dasselbe alle Bedingungen, die an eine Fahrlegitimation gestellt werden müssen, indem sowohl der Passagier als auch der Conducteur in allen Theilen die Richtigkeit desselben zu prüfen in der Lage ist; da weiters — wie oben erwähnt — die Controlcoupons, auf welchen Ausgangs- und Bestimmungsstation conform dem s. z. Metz'schen Vorschlage

in Ziffern ausgedrückt und mit der Classenbezeichnung versehen sind — auch über den Werth jedes ausgegebenen Billets Aufschluss geben, so wird — nach Skizze B — auch der Cassier unzweifelhaft entnehmen, dass das correspondirende Billet III. Classe die Giltigkeit für den Postzug nach der Zielstation 20 Prerau erlangt hat und demgemäss die rechnungsmässige Durchführung mit absoluter Sicherheit bewirken können.

B.

0 0 0 0
6. ANGERN
20. PRERAU.
Ret. | E. | P. | G. III. | *

25. X. 81.	
307	Gm. Z.
341	Pst. Z. TAXE
—	Eil-Z.
512	Ret.

6/20
Ret. | E. | *P. | G.
III. 0 0 0 0

Nach der Decoupirung mit abgetrenntem Controlcoupon.

Zur Ausgabe halber Billets ist die gleiche Billetsorte verwendbar, wenn sämmtliche Billets auf der Rückseite (jener Theil, auf welchem die Zugsgattung und die Fahrpreise angegeben sind) den Aufdruck der Ausgangs- und Bestimmungsstation und die Classenbezeichnung erhalten; das adjustirte ganze Billet wird in diesem Falle an der punktirten Stelle, welche bei Erzeugung der Billets mittelst der jetzt gebräuchlichen Billetdruckmaschine eingeschnitten wird, gebrochen und jener Theil, der den Preisaufdruck enthält, an den Passagier verabfolgt, während der zweite Theil zur Entlastung der Cassa dient.

Bei Betracht dieses Billetentwurfes wird man die Ueberzeugung gewinnen, dass bei Anwendung desselben ein ganz erheblich grosser Theil — den man gewiss auf nahezu ⅔ Ersparnisse schätzen darf — gegenüber den jetzigen Vorräthen beseitigt werden kann. Sowohl aus diesem Grunde, als auch deshalb, weil bei Handhabung dieses Systems auch eine verschärfte Controle möglich würde, glauben wir hierdurch den Impuls zur fachmännischen Begutachtung dieses erweiterten Metz'schen Vorschlages geben zu sollen.

—Y—

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 27. März. (Politische Wochenschau. Der Eisenbahnetat. Die Eisenbahncommission. Die Eisenbahnverstaatlichung. Betriebsergebnisse im Februar.)

In voriger Woche war das Ereigniss auf dem Gebiete der inneren Deutschen Politik die vom Volkswirthschaftsrath ausgesprochene Ablehnung des Tabaksmonopols. Das Votum kam so unerwartet, dass man im ersten Augenblicke dem Gerüchte Glauben schenkte, die Regierung würde dasselbe dadurch zu corrigiren versuchen, dass sie von denjenigen Mitgliedern der Körperschaft, welche der entscheidenden Sitzung nicht beigewohnt, ein Separatvotum einholte. Der Reichskanzler wird jedoch die vom Volkswirthschaftsrath beschlossene Resolution, welche eine höhere Besteuerung des Tabaks für nothwendig erklärt, nicht unbeachtet lassen und mit einer Tabakfabrikatsteuer hervortreten, doch ist nicht anzunehmen, dass der Volkswirthschaftsrath, dessen Session am Sonnabend durch den Staatsminister v. Bötticher geschlossen wurde, wieder einberufen werden soll, um auch über diese neue Vorlage sein Gutachten abzugeben. Im Uebrigen wurde vom Volkswirthschaftsrath die Gewerbeordnung genehmigt und zwar mit einer Resolution, welche der Regierung empfiehlt, das Hausirgewerbe zu beschränken. Die Vorlage über die Krankenversicherung der Arbeiter wurde mit allen gegen eine Stimme angenommen. In Bezug auf das Unfallversicherungsgesetz beschloss der Volkswirthschaftsrath die Ausdehnung der Versicherung auf die landwirthschaftlichen Arbeiter. Der Reichszuschuss von ein Dritttheil der Versicherungsprämien wurde mit bedeutender Majorität genehmigt und in der Schlussabstimmung sodann die ganze Vorlage mit allen gegen 6 Stimmen angenommen. Für den Steuererlass hat sich im Abgeordnetenhause nun doch eine Majorität zusammengefunden. Der Eisenbahnetat wurde in voriger Woche im Abgeordnetenhause ebenfalls erledigt und bringen wir weiter unten eingehenderen Bericht über die stattgefundenen Debatten. — Wegen Einberufung des Reichstags zu einer Frühjahrssession ist noch keine Bestimmung getroffen und wird das Abgeordnetenhaus nach den Osterferien, welche Ende dieser Woche beginnen sollen, seine Arbeiten ungestört fortsetzen können. Zur kirchenpolitischen Frage ist nur zu registriren, dass das Breve des Papstes, welches den Propst Herzog zum Fürstbischof von Breslau ernennt, im Laufe der vorigen Woche eingetroffen ist. Die Verhandlungen mit der Kurie sind gänzlich ins Stocken gerathen. — Der 85. Geburtstag Kaiser Wilhelms ist am 22. d. Mts. in ganz Deutschland als ein Nationalfest gefeiert worden.

Der Eisenbahnetat wurde in voriger Woche in zwei Sitzungstagen erledigt. Bei der Generalberathung kam es zu einer eingehenden Debatte über einen Antrag der Abgg. Büchtemann und Rickert, welcher die etatsmässige Anstellung der Weichensteller, Bahn- und Brückenmeister, Portiers, Heizer und Bremser bezweckt, soweit sie unter dem Titel der diätarischen Besoldungen aufgenommen sind. Die Budgetcommission erachtet dafür, dass unter Anerkennung der Gründe, welche die Staatsregierung für Beibehaltung des bisherigen Verfahrens geltend gemacht habe, sich die Ablehnung dieses Antrages empfehle. Die diätarische Anstellung liege gerade im Interesse der Beamten selbst, da nur so die besonderen Leistungen derselben Berücksichtigung finden könnten. Finanzielle Gründe seien für die diätarische Anstellung durchaus nicht massgebend. Abg. Büchtemann betont dagegen, dass die etatsmässige Anstellung allein einen Anspruch auf ein bestimmtes Gehalt sichere und die diätarische Anstellung diese Unterbeamten von dem Willen des jeweiligen Ministers auch politisch vollständig abhängig mache. Regierungscommissar Ministerialdirector Brefeld constatirte, dass in der Budgetcommission kein Zweifel über die Zweckmässigkeit des Verfahrens der Regierung, welches im Interesse der qu. Unterbeamten liege, bestanden habe. Dass die rechtliche Stellung der etatsmässig und nichtetatsmässig angestellten Beamten eine verschiedene sei, wäre eine Fabel. Alle diese Unterbeamten würden auf Kündigung angestellt und durch den Uebertritt in den Staatsdienst hätte sich ihre Lage in keiner Weise verschlechtert, im Gegentheil. — Abg. Windthorst billigt die Tendenz des Antrages, hält denselben aber mit Rücksicht auf den bereits angenommenen allgemeinen Antrag für inopportun. Der Antrag Büchtemann wird demnächst mit grosser Majorität abgelehnt. — Der Abg. Rickert begründete darauf den Antrag, die Staatsregierung zu ersuchen, dem Landtage in der nächsten Session mit dem Staatshaushaltsetat eine Nachweisung bezüglich der aus Tit. 8 gezahlten Ausgaben an a) Unterstützungen, b) ausserordentlichen Remunerationen für besondere Dienstleistungen, c) Weihnachtsgratificationen vorzulegen. Die Weihnachtsgratificationen wären allen denjenigen Beamten vorenthalten, welche sich an der bekannten Petition an das Abgeordnetenhaus betheiligt hätten. Es wäre doch wohl angezeigt, mit dem Systeme der Weihnachtsgratificationen vollständig zu brechen. Das System für besondere Dienstleistungen wolle er übrigens durchaus nicht bekämpfen, nur das „Trinkgeldsystem" der Weihnachtsbescheerungen müsse beseitigt werden. Minister Maybach erklärte, er habe an sich keine Bedenken, darüber Mittheilung zu machen, wie die betreffende Etatssumme zur Verwendung gelange. Dies System der Weihnachtsgratification sei übrigens kein der Eisenbahnverwaltung eigenthümliches. Es sei im Lauf der Jahre Regel geworden, diejenigen Beträge, die bis zum Jahresschluss (dem Ende des früheren Etatsjahrs) sich als noch verwendbar darstellten, zu Weihnachten zur Vertheilung zu bringen. Der massgebende Gesichtspunkt sei dabei, tüchtige, besonders hervorragende Leistungen neben guter Führung anzuerkennen. Man könne natürlich nicht eine Anerkennung geben, wo mittelmässige Leistungen vorliegen, oder die Führung nicht befriedigt. Eine Gratification habe den Charakter einer Anerkennung im Laufe der Jahre gewissermassen mehr als die Form einer regelmässigen Subvention angenommen und es sei fraglich, ob es bei den Beamten Anklang finden würde, wenn dieses System ganz beseitigt würde. Für richtiger halte er es allerdings, wenn nicht bis zum Jahresschluss, der sich jetzt bis zum 1. April hinauszieht, gewartet werde mit der verdienten Anerkennung, sondern, dass man im Laufe des Jahres aus dem concreten Anlass diejenige Anerkennung in Form einer Remuneration gewährt, die der betreffende Beamte verdient hat. Man könne ja allenfalls später untersuchen, ob eine andere Form der dienstlichen Anerkennung sich finden lasse. Petenten, die in angemessener Form ihre Wünsche vorbrächten, würden mit seinem Willen in keiner Weise zurückgesetzt. Abg. Hahn kann trotz der entgegenkommenden Erklärung des Herrn Ministers keinen Grund für das Abgeordnetenhaus erkennen, die in dem Antrage Rickert enthaltenen Uebersichten zu verlangen. Das Haus sei eben noch viel weniger als die Centralstelle der Regierung in der Lage, aus solchen Nachweisungen irgend welche Schlüsse zu ziehen. Das Abgeordnetenhaus habe auch gar keinen Grund, eine Aenderung in Bezug auf die Zeit der Remuneration herbeizuführen, da die althergebrachte Weihnachtszeit sich als die dazu geeignetste erweise. Abg. Windthorst erklärt sich für die Resolution, auch Abg. Grumbrecht hält die Haltung des Abg. Hahn für unerklärlich, nachdem sich der Herr Minister selbst für die Resolution erklärt habe. Abg. Hahn constatirt, dass er nicht, wie der Vorredner behauptet, gesagt habe, das Haus sei zu solcher Forderung nicht berechtigt und dass der Herr Minister solche entgegenkommende Erklärung nicht habe geben sollen. Der Antrag Rickert wird darauf angenommen. Der Antrag der Budgetcommission, die Staatsregierung zur baldigen gesetzlichen Regulirung der Communalbesteuerung der Staats- und Privateisenbahnen aufzufordern, wird von dem Referenten Abg. Dr. Hammacher kurz empfohlen und ohne jede Debatte angenommen. Abg. Büchtemann hält die im Ordinarium ausgesetzten Mittel zur Erneuerung der Betriebsmittel nicht für ausreichend. Dadurch erhalte der Etat ein unrichtiges, schöngefärbtes Gesicht. Er will indess zur Zeit diesbezügliche Anträge nicht stellen. Ministerialdirector Schneider rechtfertigt die befolgte Methode, und der Referent Dr. Hammacher constatirt, dass

die letztere auf einem Compromisse zwischen der Budgetcommission und der Regierung beruhe. Abg. Reichensperger (Köln) bemerkt, dass Crefeld seit Jahren betreffs der Bahnverbindungen von der Eisenbahnverwaltung stiefmütterlich behandelt sei, und bringt namentlich den beklagenswerthen Zustand des dortigen Bahnhofes zur Sprache. Im Allgemeinen wünscht er, dass das Publikum auf den Bahnhöfen durch eine Art von schwarzem Brett über seine Rechte und Pflichten unterrichtet werde. Das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung wurde ohne jede Debatte bewilligt. Eine längere Discussion rief der Antrag des Abg. Büchtemann hervor, der die Regierung aufforderte, die Baubeamten der Eisenbahnverwaltung in grosser Zahl etatsmässig statt diätarisch anzustellen. Obgleich auch der Abg. Berger den Antrag lebhaft unterstützte, wurde derselbe abgelehnt. Mehr Erfolg hatte ein Antrag, der ebenfalls von liberaler Seite eingebracht war. Die Budgetcommission beantragte nämlich, die zahlreichen Petitionen von Eisenbahnbeamten, die um Gehaltsaufbesserung eingekommen sind, der Regierung als Material zu überweisen. Dazu stellte der Abg. Rickert den Antrag, die Regierung aufzufordern, in nächster Session einen Gesetzentwurf über die Revision der Gehaltsverhältnisse der Eisenbahnbeamten vorzulegen. Dieser Antrag, für welchen sämmtliche Liberale und das Centrum stimmten, wurde angenommen.

Am nächsten Tage trat das Haus in die Specialberathung des Etats der Eisenbahnverwaltung. Abg. Dr. Hammacher empfiehlt als Referent die unverkürzte Bewilligung der Einnahmen. Abg. Dr. Zehrt bittet, den Beamten der Eisenbahnverwaltung Gelegenheit zu geben, den Sonntag regelmässiger als bisher feiern zu können. Minister Maybach erwidert, dass die allgemeine Directive dahin gehe, den Beamten möglichst jeden dritten Sonntag zur Befriedigung ihrer religiösen Bedürfnisse frei zu geben event. wenigstens den ausfallenden Sonntag den Beamten in Anrechnung zu bringen. Fälle, wo die ministerielle Anordnung nicht befolgt sein sollte, bitte er zur Kenntniss zu bringen. Abg. Berger bittet, bessere Fürsorge für die III. und IV. Wagenclasse treffen zu wollen und trägt einzelne Bedenken bezüglich der Differentialpolitik vor. Regierungscommissar Geheime Rath Fleck widerlegt den Vorredner in letzterer Beziehung, während Abg. Büchtemann darzuthun sucht, dass die jetzige Differentialpolitik die Einnahmen beeinträchtigt, ohne auch nur der Landwirthschaft irgend welchen Nutzen zu bringen. Aus dem Tarifwesen leitet er überhaupt die wesentlichsten Bedenken gegen die Verstaatlichung her. Den Grund, dass die Ausgaben bei der Verstaatlichung sich verringern werden, will er nicht gelten lassen. Abg. v. Wedell-Malchow erwidert, dass sich der Vorredner wegen der Interessen der Landwirthschaft, der er nachgesagt hatte, dass sie die Verhältnisse nicht kenne, beruhigen könne. Dieselbe wisse sehr gut, dass es jetzt besser stehe, als unter der Herrschaft der Privatbahnen. Was die von dem Redner bezweifelte Rentabilität der Staatsbahnen betreffe, so möge man die Erfolge der Zukunft abwarten; für jetzt hätten wir einen guten Abschluss. Das genüge jedenfalls für jetzt. Regierungscommissar Geheime Rath Fleck weist nach, wie die Eisenbahnpolitik auf die Einnahmen keinen ungünstigen, sondern nur einen günstigen Einfluss geübt habe und geht im Uebrigen auf einige Details in den Ausführungen des Abg. Büchtemann widerlegend ein. Abg. Reichensperger (Köln) ist der Meinung, dass bezüglich der Sonn- und Festtagsfeier für die Eisenbahnbeamten nur durch Annahme des Englischen Systems geholfen werden kann. — Es kommen die Einnahmen der einzelnen Eisenbahn-Directionsbezirke zur Erledigung. Bei den Einnahmen des Directionsbezirks Bromberg polemisirt Abg. Büchtemann von Neuem gegen den Abg. v. Wedell-Malchow und veranlasst den Letzteren zu energischer Abwehr. — Nach einigen Bemerkungen mehr localer Bedeutung, welche sich dann noch an die Einnahmen der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen knüpfte, folgte die Berathung der Einnahmen der Privateisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist (Oberschlesische, Stargard-Posener, Westholsteinische). Auf Anregung des Abg. Graf Saurma-Ruppersdorf erklärt Minister Maybach, dass die gesetzliche Handhabe fehle, um die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft zu einer Ermässigung der Tarife zu nöthigen. Die Gesellschaft habe sich in Folge Vorstellungen bereit erklärt, mit dem 1. Juli gewisse Aenderungen eintreten zu lassen und er, der Minister, werde nicht ablassen, auf weitere Ermässigung der Tarife, soweit sie gerechtfertigt, hinzuwirken. — Die Abgg. Frhr. v. Fürth, v. Ludwig, Dr. Graf v. Saurma-Ruppersdorf, v. Lyskowski, v. Uechtritz-Steinkirch brachten eine Reihe von Special- und Localwünschen zur Sprache. — Die Einnahmen wurden unverändert bewilligt. Dann wandte sich die Discussion den Ausgaben zu, um sich zugleich auf das grosse Gebiet der Petitionen von Eisenbahnbeamten zu erstrecken, über welche seitens der Budgetcommission ein Specialbericht erstattet ist.

Die Eisenbahncommission setzte am 21. cr. die Berathung über diejenigen Anträge fort, welche eine Theilnahme des Landtages bei der Festsetzung der Tarife bezweckten. Es wurde ein neuer Antrag eingebracht, wonach die Erhöhung der Normalsätze für Personen, Güter etc. nur unter Zustimmung beider Häuser des Landtages erfolgen darf, dass es derselben auch bei Erhöhung einzelner Normal-Tarifclassen, nicht aber bei Versetzung einzelner Artikel aus einer Classe in eine andere, und auch nicht bei Erhöhung einer Classe bedarf, wenn letztere nur zur Ausgleichung von Herabsetzungen anderer Classen erfolgt. Im Allgemeinen machte sich in der Commission der Wunsch geltend, in irgend einer Weise zu einer Verständigung mit der Staatsregierung über eine Mitwirkung des Landtages zu gelangen. Dagegen gingen die Ansichten darüber auseinander, ob diese Mitwirkung durch den Staatshaushalt oder unter Zutritt des Herrenhauses, also im gewöhnlichen Wege der Gesetzgebung, zu erstreben sei, ferner darüber, inwieweit diese Mitwirkung sich auf die Tarifclassen und auf die einzelnen Ausnahmesätze erstrecken solle. Man vergegenwärtigte sich auch die technischen Schwierigkeiten, welche sich aus der Vielfältigkeit der Preise, aus der Mannigfaltigkeit der für die Tarifregulirungen massgebenden Verkehrsverhältnisse, sowie aus der Vielköpfigkeit des Abgeordnetenhauses ergeben. Die Commission beschloss, sämmtliche Anträge einer Subcommission zu überweisen und letztere zu ermächtigen, in Verbindung mit den Vertretern der Staatsregierung nicht allein redactionell, sondern auch materiell darüber zu befinden und ihre Beschlüsse alsdann der Commission zur definitiven Entscheidung vorzulegen. Demnächst wurden die §§ 21 bis 23 der Regierungsvorlage angenommen. Zu § 21 wurden Anträge gestellt auf Gewährung von Reisekosten und Diäten für die Mitglieder des Landes-Eisenbahnrathes und des Bezirks-Eisenbahnrathes; auch diese Anträge wurden angenommen und deren Redaction der Subcommission überlassen.

Die Eisenbahn - Verstaatlichungsvorlage wurde heute im Herrenhause verhandelt auf mündlichen Bericht seiner Eisenbahncommission über den „Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb von weiteren 6 Eisenbahnunternehmen für den Staat“. — Der Referent Fürst von Hatzfeldt - Trachenberg beantragte Namens der Commission unveränderte Genehmigung der Vorlage in derselben Fassung, in welcher sie aus den Berathungen des Abgeordnetenhauses hervorgegangen sei. Die Commission, bemerkte der Referent, erkenne die guten Erfolge der bisherigen Verstaatlichungen für die wirthschaftlichen und politischen Interessen des Staates an und heisse auch das beschleunigte Tempo der weiteren Verstaatlichung gut. In der Generaldiscussion nahm zunächst der Staatsminister Maybach das Wort, um sich über die Frage zu äussern, ob das gemischte Eisenbahnsystem dem Staatsbahnsystem vorzuziehen sei. Schon der erste Versuch, welchen die Regierung im Jahre 1879 gewagt habe, sei zu Gunsten des Staatsbahnsystems ausgefallen, und, gestärkt durch diese Erfolge, könne die Staatsregierung, gestützt auf dieses System, getrost der Zukunft entgegensehen. Die Fehler des früheren Systems hätten nicht im Handumdrehen beseitigt werden können. Die Durchführung des Staatsbahnsystems sei zum Vortheile des Staates und der Entwickelung seiner Finanzen geschehen. Auf wirthschaftlichem Gebiete sei durch dieses System dem Gedanken der Reichsverfassung nach einem einheitlichen System Ausdruck gegeben. Auf finanziellem Gebiete sei das Resultat überaus günstig, denn trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse könne man schon jetzt den Ueberschuss aus der Staatsbahnverwaltung bis zum 1. Februar auf nicht viel weniger als 14 Millionen Mark veranschlagen. Er wolle zugeben, dass unsere jetzige Organisation des Eisenbahnwesens noch verbesserungsfähig sei, aber constatiren könne er, dass sie sich bewährt habe, und dass Preussen, wie bisher, so auch ferner in Bezug auf die Eisenbahnverwaltung eine Musterverwaltung sei. Dass dies auch ferner so bleiben solle, werde die Aufgabe der Verwaltung sein, und er hoffe, sie werde dies Ziel erreichen. Dabei werde auch die Verwaltung nach der anderen Seite hin die erforderliche Vorsicht nicht aus den Augen lassen. Nothwendig sei es aber, das Staatsbahnwesen zu arrondiren, und hierzu solle die Vorlage helfen, welche er anzunehmen bitte. Das Haus werde sich dadurch grossen Dank der Regierung erwerben. Zur Generaldiscussion nahm Niemand mehr das Wort. In der Specialdiscussion empfahl der Berichterstatter die Specialbestimmungen der einzelnen Paragraphen des Gesetzes zur Annahme und das Haus stimmte dem zu. — Bei § 8, welcher die Staatsregierung ermächtigt, die Verwaltung der Anleihecapitalien, so weit dieselben vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind, resp. übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen, entspann sich eine Discussion zwischen dem Grafen zur Lippe, als Mitglied der Staatsschulden - Commission und dem Commissar des Finanzministers, Geheimen Finanzrath Schmidt. Graf zur Lippe beantragte, an die Staatsregierung das Ersuchen zu richten, die betreffende Bekanntmachung, welche die Staatsschulden - Commission mit dieser Function betraut, durch die Gesetzsammlung zu publiciren. — Der Regierungscommissar, Geheime Finanzrath Schmidt bemerkte, er halte dies für unnöthig, während der Referent Fürst von Hatzfeldt, sich für den Antrag aussprach. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Maybach, erklärte, dass er diese Frage mit dem Finanzminister gemeinsam in Erwägung ziehen werde. — Der Antrag des Grafen zur Lippe wurde hierauf angenommen, und schliesslich das ganze Gesetz genehmigt. Der Präsident theilte mit,

dass von den Herren Brüning und Freiherrn von Mirbach ein Antrag eingegangen sei, zu beschliessen, dass den Mitgliedern des Herrenhauses für diejenigen Staatsbahnen, welche zwischen dem Wohnorte der betreffenden Mitglieder und Berlin gelegen seien, Karten zur freien Fahrt ertheilt werden sollen.

Die Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen nach dem Stande am Ende des Monats Februar d. Js. ergiebt nach der Aufstellung des Reichseisenbahnamtes für die 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April v. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war). Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Januar d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 125,80 km Betriebslänge) bei 44 Bahnen mit zusammen 23 849,60 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 5 276,20 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 44 Bahnen mit zusammen 23 849,60 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 5 276,20 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 125,80 km Betriebslänge) bei 44 Bahnen mit zusammen 22 977,87 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 6 147,93 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 44 Bahnen mit zusammen 22 977,87 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 6 147,93 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Februar d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres im Ganzen (mit 29 125,80 km Betriebslänge) bei 52 Bahnen mit zusammen 27 140,48 km höher und bei 9 Bahnen mit zusammen 1 985,32 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 51 Bahnen mit zusammen 25 919,56 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 3 206,24 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 125,80 km Betriebslänge) bei 48 Bahnen mit zusammen 26 978,87 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 2 146,93 km geringer als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 47 Bahnen mit zusammen 25 757,95 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 3 367,85 km (darunter 1 Bahn mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Februar d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 197 261 200 *M.* (393 957 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 758 708 300 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4 051,88 km, so dass auf je 1 km 295 483 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 432 567 143 *M.* (576 497 150 *M.* Stammactien, 213 576 900 *M.* Prioritäts - Stammactien und 642 313 093 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 7 277,52 km, so dass auf je 1 km 196 848 *M.* entfallen.

Aus England.

Frequenz auf den Londoner Untergrund-Bahnen. Bei einer Vergleichung der Zahl der Züge auf diesen Bahnen mit denen auf der Newyorker Hochbahnen sagt der „Engineer" über die Londoner Bahnen: Die grösste Zahl der auf einem Schienenpaar gehenden Züge ist 16 in jeder Richtung pro Stunde; an den Wett-Rudertagen erhebt sich jedoch diese Zahl auf 20. Ab Farrington Street und Kings Cross, wo sich 4 Fahrgeleise befinden, laufen mehr als 1 000 Züge in 24 Stunden oder 41,6 Züge pro Stunde im Durchschnitt, eine viel grössere Zahl aber wird während der Geschäftszeit in Wirklichkeit abgelassen. In Moorgate Street gehen ungefähr 450 Züge pro Tag ein und eben soviel aus und es werden von dieser Station Züge nach 5 Richtungen befördert, nämlich nach Aldgate, nach Mansion House und Hammersmith, nach Snowhill (London, Chatam und Dover Bahn), nach Kings Cross (Gr. Northern), nach Kentish u. s. w. (Midland Bahn).

Amerikanische Correspondenz.

Freifahrten der Beamten und Arbeiter. Die Pennsylvania Bahn hat eine nicht unwichtige Reform insofern eingeführt, als sie ihrem gesammten niederen Personal die bisher gewährte freie Fahrt auf ihrer Bahn entzogen hat. Dagegen lässt dieselbe, um den in ihren Werkstätten auf den Hackensack Meadows arbeitenden, aber in Jersey City oder Newark wohnenden Hunderten von Werkleuten Gelegenheit zur Hin- und Rückfahrt zu geben, zwei Specialzüge jeden Morgen und Abend zwischen jenen Werkstätten und Jersey City bezw. Newark befördern, bei welchen die in letzteren beschäftigten Leute Billets zum Preise von 1 Cts. pro Mile lösen müssen.

Heizung von Güterwagen. Auf der Maine Centralbahn ist mehrere Monate hindurch ein Wagen in Benutzung gewesen, welcher die beim Kartoffeltransport im Winter bisher entstandenen Schwierigkeiten zu beseitigen geeignet sein soll. Er ist von der „Wagen-Heizgesellschaft" in Waterwill, Me, gebaut worden und wird folgendermassen beschrieben: Die erforderliche Wärme wird erzeugt durch vier 8zöllige Kerosine-Brenner, welche unter dem Fussboden des Wagens angebracht und mit Eisenplatten überdeckt sind. Die Brenner werden versorgt aus einem ebendaselbst befindlichen Oelbassin, welches ungefähr 35 Gallonen enthält und für einen 10tägigen Gebrauch ausreicht. Der Wagen ist so construirt, dass die Hitze der Brenner stets um die Waare circulirt, so dass eine Temperatur von 35° (fahrenheit? = 0° R.) erhalten werden kann mit, wie man sagt, verhältnissmässig geringen Kosten. (Aber die Feuersgefahr?) (Railr. Gaz.)

Stadtbahn-Fahrpreise. Bei Wiedergabe eines unserer Artikel über die Eröffnung der Berliner Stadtbahn lässt sich die „Railr. Gaz." wie folgt aus: „Die Zeitung des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen hält die Fahrpreise auf der Berliner Stadtbahn als möglichst niedrig und so günstig für das Publikum wie nirgend anders. Sie sind indessen keineswegs billig im Vergleich mit denen auf den Newyork elevated Bahnen, wiewohl eine directe Vergleichung insofern nicht möglich ist, als Letztere nur eine Wagenclasse führen und nur einen Fahrpreis für alle Entfernungen, jedoch verschieden nach den verschiedenen Tagesstunden, erheben. Der Passagier in Newyork fährt in einem I. Classewagen auf eine Entfernung von ½ bis 11 Engl. Meilen für 10 Cts. und in den Stunden von 5 bis 8 Morgens und 4½ bis 7½ Abends sogar für nur 5 Cts. Die Durchschnittseinnahme pro Passagier ist etwa 7 Cts., etwas weniger als der Berliner Preis der II. Classe auf 1¾ Meilen oder der III. Classe auf 3⅜ Engl. Meilen".

Bei der Aufzählung der in Berlin eingeführten Billetcontrole — wobei aber die Dienstleistung besonderer ständig fungirender Billetcontroleure bei jedem Zuge irrthümlich angenommen wird — sagt dann jenes Blatt weiter: „Vermuthlich sind bei dem Billetdienst auf der Berliner Stadtbahn mindestens viermal soviel Beamte nöthig, als auf den Newyorker Stadtbahnen und zwar grösstentheils in Folge der verschiedenen Preise für verschiedene Entfernungen".

Diese Annahme ist indess jedenfalls unbegründet, da bei jedem System die Billets beim Ein- und Ausgang und hin- und wieder auch während der Fahrt zu controliren sein werden und mehr geschieht auch auf der Berliner Stadtbahn nicht.

Schneesturm. Ein sehr heftiger Sturm mit Schneetreiben begann am Morgen des 24. Februar, beginnend in Newengland und sich über die Mittelstaaten südlich bis Norfolk wendend, jedoch nicht über Pittsburgh westlich hinausgehend. In den berührten Gegenden hatten die Eisenbahnen viel von dem Schneegestöber zu leiden, meistens wurden dort überall die Züge eingeschlossen oder aufgehalten und mancherlei Unglücksfälle waren die Folge. Am strengsten wüthete der Sturm in Long Island, wo während etwa 3 Tagen alles Reisen aufhören musste. Das Centrum des Sturms schien sich in einer geraden Linie genau westlich durch Newjersey und Lehigh Valley, Pa, zu erstrecken. Im Centrum und Norden des Staates Newyork war er weniger streng, die Strassen waren dort nicht allzu arg gesperrt, obgleich auch da manche Störungen eintraten. Die Wiederherstellung der Passage auf den Wegen Newenglands war ganz besonders schwierig.

(Railr. Gaz.)

Eisenbahnunfälle auf den Nordamerikanischen Bahnen im Jahre 1881.

Nach der „Railroad Gazette" fanden statt:

	Unfälle	Tödtungen	Verletzungen
Januar	223	30	182
Februar	149	27	253
März	113	38	177
April	63	22	66
Mai	85	24	76
Juni	73	31	78
Juli	102	38	122
August	129	31	67
September	144	56	227
October	131	31	133
November	133	50	120
December	113	36	96
Summa	1 458	414	1 597
Summa im Jahre 1880	1 078	315	1 152
„ „ „ 1879	910	185	600

Es entfallen hiernach im Jahre 1881 durchschnittlich auf den Tag 3,99 Unfälle, 1,13 Tödtungen und 4,38 Verletzungen, oder auf einen Unfall kommen 0,284 Tödtungen und 1,095 Verletzungen. Ein Vergleich mit den Vorjahren fällt allerdings sehr ungünstig aus.

Enteignung.

v. O. Die Vorschrift des § 14 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, wonach den Verwaltungsbehörden (unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges) die ausschliessliche Entscheidung darüber zusteht, ob und welche Anlagen der Eisenbahnunternehmer zum Schutze des benachbarten Privateigenthums zu machen habe, ist nicht blos für die Anlagen, welche bei dem ersten Bau einer Eisenbahn errichtet werden, massgebend, sondern sie findet auch auf spätere Anlagen, welche z. B. die Erweiterung des Bahnkörpers veranlasst, Anwendung. — Aus den Entscheidungsgründen: „Das Oberlandesgericht hatte ausgeführt, § 14. des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 weise in seiner allgemein gehaltenen Fassung den Verwaltungsbehörden die ausschliessliche Entscheidung darüber zu, ob und welche Anlagen der Eisenbahnunternehmer zum Schutze des benachbarten Privateigenthums zu machen habe; der Grund dieser gesetzlichen Vorschrift sei darin zu finden, dass bei dieser Entscheidung das öffentliche Interesse mitbetheiligt sei, indem die Prüfung der Frage, ob die herzustellenden Einrichtungen mit der Anlage und dem Betriebe der Bahn, sowie mit sonstigen allgemeinen Rücksichten verträglich zu erachten, lediglich der Verwaltungsbehörde zukomme. Dem gegenüber wird ausgeführt: Dass die Vorschrift des § 14 a. a. O. nicht blos für die Anlagen, welche bei dem ersten Bau einer Eisenbahn errichtet werden, massgebend ist, sondern auch auf spätere Anlagen, welche z. B die Erweiterung des Bahnkörpers veranlasst, Anwendung findet, kann nach der vom Oberlandesgericht zutreffend hervorgehobenen ratio legis nicht ernstlich in Zweifel gezogen werden. — Welche Tragweite es hat, wenn in dem Commissionsberichte des Abgeordnetenhauses (1873/74 Bd. II S. 972) im Einverständniss mit den Regierungscommissarien constatirt wird, dass der „„privatrechtliche Schutz, welcher nach den bestehenden Rechten dem Grundbesitzer gegen Beeinträchtigungen durch den Unternehmer als Besitzer des Nachbargrundstücks zustehe, durch § 14 a. a. O. nicht berührt werde"", — darüber ist in dem Berichte keinerlei Aufklärung zu finden. Immerhin kann aber aus dieser Constatirung nicht die Folgerung gezogen werden, dass gegen den Wortlaut des Gesetzes für eine Klage mit dem Antrage, wie es hier in Frage steht, der Rechtsweg als zulässig zu erachten sei. — Dass bei der Anlage des neuen Schienenstranges, von dem es sich handelt, überall nach den bestehenden Vorschriften, namentlich auch, was die Genehmigung derselben betrifft, verfahren worden sei, ist nun anzunehmen, ein Zweifel darüber auch in den Rechtszügen nirgends erhoben worden. Mit der Rüge, dass mangels einer näheren Darlegung in dieser Beziehung der der Klage entgegengesetzte Einwand der Unzulässigkeit des Rechtsweges nicht substantiirt erscheine, kann daher Kläger nicht gehört werden." (Erk. des II. Civilsen. d. Reichsger. vom 23. December 1881.)

Internationales Eisenbahnrecht.

Commentaire du projet de convention, rédigé par la Conférence internationale réunie à Berne 1881 par G. de Seigneux, Avocat à Genève. Paris, Neuchâtel, Librairie Sandoz.

Bekanntlich ist die erste Anregung zur Bearbeitung eines internationalen Eisenbahn-Transportrechts von den Schweizer Advocaten de Seigneux und Christ ausgegangen, welche im Juni 1874 eine dahingehende Petition an die Schweizer Bundesversammlung richteten. Der erstgenannte Bahnbrecher des internationalen Transportrechts, welcher auch als Delegirter der Schweiz den Berner Conferenzen in den Jahren 1878 und 1881 beiwohnte, ist es, welcher den vorstehend erwähnten Commentar zu dem von ihm angeregten Werke veröffentlicht hat, wozu er jedenfalls an erster Stelle berufen war. Um die Schrift gerecht zu beurtheilen, muss man dessen eingedenk sein, dass der Verfasser dieselbe nicht für Juristen, sondern für die Handelskammern geschrieben hat, von welchen er annimmt, dass sie vor Ratification des Berner Vertrags über denselben noch gehört werden (?). Es ist aus diesem Gesichtspunkt erklärlich, dass der Verfasser bei seiner Darstellung schwierigeren juristischen Fragen aus dem Wege geht. Vor Allem giebt der Commentar einen klaren, kurz und populär gefassten Extract aus den Protocollen über die Verhandlungen der in 1881 zu Bern stattgehabten zweiten internationalen Conferenz. Aber auch wer diese Protocolle studirt hat, von welchen de S. annimmt, dass sie wenig bekannt geworden seien, der wird de S.'s Schrift mit Interesse lesen und können wir dieselbe Allen, welche sich über den Berner Entwurf unterrichten wollen, nur empfehlen. In derselben werden nach einer kurzen historischen Einleitung der Wortlaut der Vertragsentwürfe von 1878 und 1881 gegenübergestellt und bei jedem Artikel ein kurzes Exposé gegeben, enthaltend die Motive, Darlegung der Aenderungen, welche die ursprüngliche Fassung in der Discussion erhalten hat, nebst erläuternden kritischen Bemerkungen. Was die letzteren anlangt, so vertheidigen dieselben, soviel wir bemerkt haben, meistens die Fassung des Berner Vertragsentwurfs von 1881. So z. B. die bedenkliche Bestimmung des Art. 1, wonach jeder Staat die Eisenbahnstrecken bezeichnen soll, welche zur Ausführung internationaler Transporte geeignet sind, wobei de S. von der Ansicht ausgeht, in Deutschland, Oesterreich und Italien sei der grösste Theil der Bahnen bereits in Staatsbetrieb (?), und die Bedenken, welcher jener Bestimmung entgegenstehen, u. E. unterschätzt.

Sehr wünschenswerth für die Verbreitung des Werks in Deutschland wäre es, wenn Herr de S. seinen Commentar auch in Deutscher Sprache erscheinen liesse.

Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, dass die vor Kurzem in verschiedenen Berliner Blättern aufgetauche Nachricht, der Berner Entwurf eines internationalen Frachtrechts sei gegenwärtig bereits Gegenstand diplomatischer Verhandlungen unter den betheiligten (vertragschliessenden) Regierungen geworden, nicht zutreffend sein möchte. Soweit uns bekannt, ist noch nicht einmal zwischen den Deutschen Regierungen unter sich der Berner Entwurf von 1881 Gegenstand der Verhandlungen geworden. An jene Mittheilung wird die weitere Notiz angeschlossen, „die Deutsche Regierung werde sich schwerlich dazu verstehen, dem auf Anregung der Vertreter von Frankreich und Holland gefassten Beschlusse der Berner Conferenz, dass Eisenbahn-Betriebsmittel und Guthaben von Eisenbahnen nur in dem Staate mit Beschlag gelegt und exequirt werden dürfen, welchem die schuldige Eisenbahn angehört (§ 23 des Entwurfs), nachträglich zuzustimmen und so die Deutschen Coupongläubiger Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen, sei es bis zum Abschluss eines Rechtshilfe-Vertrages zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn, sei es für immer, zu schädigen". Wir wissen nicht, auf welche Thatsache diese Vermuthung sich gründet, wir wissen aber, dass die Deutschen Delegirten ganz allein gegen jene Bestimmung des § 23 cit. gestimmt haben, deren politische und volkswirthschaftliche Nothwendigkeit auch in Deutschland überzeugend vertreten worden ist.*)

Dr. K.

*) Man vergleiche den Artikel „Zur Couponfrage" in No. 8 S. 118 der Vereins-Zeitung 1882.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Ausnahmetarif E des Local-Güter-Tarifs des diesseitigen Directions-Bezirks vom 1. August v. J. eingeführten ermässigten Ausnahmetarifsätze nach Stralsund etc. finden auch dann Anwendung, wenn das von einem Versender aufgelieferte Jahresquantum von 5 000 000 kg von verschiedenen Versandstationen des Niederschlesischen Kohlenreviers zur Versendung gekommen ist. Berlin, den 22. März 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (631)

Saarkohlenverkehr nach der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Am 20. d. Mts. ist ein neuer Reexpeditionstarif für Saarkohlensendungen nach der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erschienen, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Februar 1880 aufgehoben wird.

Der neue Tarit enthält zum Theil geringe Ermässigungen und kann derselbe gratis bezogen werden. Köln, den 22. März 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (633)

Schlesisch-Sächsischer Verband für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Am 1. April cr. tritt zum vorgenannten Tarif der Nachtrag I in Kraft, welcher ausser der bereits publicirten Aufnahme der Station Greiz der Sächsischen Staatsbahn, Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement (zu A II b No. 35) sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück käuflich zu erhalten. Berlin, den 25. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (634)

Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Niederländisch - Westfälisch - Oldenburgischen Verbande,** gültig vom 1. November 1880, tritt am 1. n. M. der 4. Nachtrag in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften.

Exemplare dieses Nachtrags sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg, 1882 März 24. Namens der Verbandsverwaltungen. Grossherzogliche Eisenbahndirection. Behrens. (641 B & W)

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Mit Gültigkeit von heute ist für den Transport von Steinkohlen und Coaks von der Saar nach Frankreich bei Aufgabe von mindestens 100 Tonnen ein neuer Specialtarif erschienen, welcher gegen den Specialtarif vom 1. April 1880, der heute ausser Kraft getreten ist, verschiedene Ermässignngen, namentlich über die neue Strecke Chambrey, (Moncel) enthält. Verkaufspreis 10 *₰*. Köln, den 25. März 1882. Königliche Eisenbahn-direction (linksrheinische). (642)

Hessische Ludwigsbahn. Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 24. Februar d. Js. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der neue Böhmisch-Bayerisch - Hessische Gütertarif am 1. April nicht zur Einführung gelangt.

Ueber den neuen Termin erfolgt besondere Bekanntmachung. Mainz, den 23. März 1882. In Vollmacht des Verwaltungsraths: Die Specialdirection. (643)

Zum Tarif für den **Local-Viehverkehr** vom 1. August 1880 ist der Nachtrag II erschienen, welcher enthält:

1. Aenderung resp. Ergänzung der Tarifvorschriften;
2. Ergänzung der Tariftabellen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Stationen käuflich zu haben. Eutin, den 14. März 1882. Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. (644 H & V)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. kommt zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und den Stationen der Directionsbezirke Hannover, Magdeburg, Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) andererseits, je der Nachtrag I zur Einführung.

Die Tarifnachträge enthalten Berichtigungen und Ergänzungen sowie Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestelle Erbach des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a. M. und sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 16. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (645)

Am 1. April cr. wird unsere Station **Erbach im Rheingau in den Nassau-Württembergischen Verkehr** für Eil- und Stückgüter **einbezogen.**

Die bezügl. Frachtsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren. Frankfurt a. M., den 24. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirection. (646)

Die Stationen Broich und Mülheim a. d. Ruhr sind in den im Verkehr zwischen einer Anzahl Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Paris (La Chapelle) andererseits bestehenden **Ausnahmetarif für die Beförderung von Borke** (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg aufgenommen worden. Elberfeld, den 25. März 1882. Königliche Eisenbahn-direction. (647)

Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr** das Tarifheft 5 in Kraft, enthaltend: Kilometerzeiger und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Aachen, Rothe-Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits. Preis 0,10 *M.* Köln, den 25. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (648)

Am 1. April d. J. tritt im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Güterverkehr das Tarifheft 5 in Kraft, enthaltend: Kilometerzeiger und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Aachen, Rothe-Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn andererseits. Preis 0,10 *M.* Köln, 25. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (649)

Rechte - Oderufer Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. tritt für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach solchen der Berlin - Hamburger, Paulinenaue - Neu - Ruppiner und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 15. März 1877 nebst den zugehörigen Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach Berlin (Hamburger Bahnhof) und im Uebrigen die bisher immer nur auf ein Jahr in Geltung gewesenen ermässigten (Gruppen-) Frachtsätze, welche nunmehr auf unbestimmte Zeit verlängert sind. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 27. März 1882. — VI 1511 — Direction. (650)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der O/S. und R. O. U. Bahn sowie von Neurode etc. (Eisenb.-Dir.-Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Südnordd. Verbindungs-, Oest. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr. Grenz-, Galiz. Karl - Ludwig und Lemberg - Czernowitz - Jassy Bahn, welche in Oest. Notenwährung und zu verschiedenen Kursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat April 1882 die Frachtsätze zum Kurse von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (651)

Am 1. April cr. kommt im Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verbande für den Transport von Eichenrinden bei Auflieferung von 10 000 kg pro Wagen zwischen Nagy-Tapolcsany (Gross-Tapolcsany) und Plauen i/V. unt. Bhf. ein Frachtsatz von 2,20 *M.* pro 100 kg zur Anwendung. Dresden, am 25. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (652)

Mit dem 1. April cr. treten im Preussisch-Bayerischen Verbande für den Verkehr zwischen einzelnen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits ermässigte Sätze des Special-Tarifs III in Kraft, welche bei sämmtlichen Verbandstationen zu erfahren sind. Bromberg, den 21. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (653 J)

Die Station Bruch K. r. wird vom 1. April d. J. ab mit directen Frachtsätzen in den **Ausnahmetarif** vom 1. Juli 1881 für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 100 000 kg nach Eschweiler, Eschweiler - Aue, Rothe Erde und Stolberg aufgenommen. Köln, den 26. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (654)

Am 1. April d. J. tritt zu dem **Ausnahmetarif** für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 20. October 1881 von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien, neue Frachtsätze für Liblar, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie die bereits am 1. Februar d. J. in Kraft getretenen ermässigten Frachtsätze für die Zeche Massen etc. nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a. M. Preis 0,10 *M.* Köln, den 25. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (655)

Werra-Eisenbahn. Zum **Local-Gütertarif** vom 1. Juli 1877 tritt am 1. April d. Js. der Nachtrag XIII, durch welchen Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften und des Nebengebühren-Tarifs zur Einführung gelangen, in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 5 *₰* pro Stück bei unseren Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Meiningen, den 25. März 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft. (657)

(Schluss der offiziellen Anzeigen S. 375.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 6. Jahrgang 1882. Berlin, am 31. März 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 27. März incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A H	2302	1	Ballen	? —	49	1	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
2	A S	100	1	Kiste	Federwaaren —	34	2	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
3	B B	—	1	Stück	Winkeleisen —	36	3	Dortmund	Berg.-Märkische	
4	B M	21051	1	Wagen	Bretter —	—	4	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
5	C B	7507	1	Fass	Druckerschwärze —	58	5	Stuttgart	Württemb. Stsb.	ohne Stationsmarke.
6	C V	55	3	Pack	Schaufeln —	86,5	6	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
7	D	578	1	Kiste	? —	68	7	Venlo	Niederl. Staatsb.	
8	D M	2150	1	„	Haken und Oesen —	145	8	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision am 23/2. 82.
9	D S	4197	1	„	Schellengeläute für Schlitten	41	9	„	„	Schuppenrevision am 23/2. 82
10	E L	4668	1	Wagen	Kohlen —	10 000	10	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
11	E W	1082	1	Kiste	leinene Waare —	43,5	11	Emden	„	
12	F	—	1	Collo	Ofentheil (Thürfutter)	1	12	Offenbach	K.E.-D. Frankf.a/M.	
13	F	5. 71	1	—	Eisenplatte 1,08 m lang u. 0,225 m breit	23	13	Lengerich	K. E.-D. r. Köln	
14	F F	—	1	Kiste	Rosinen —	18	14	Düsseldorf	Berg.-Märkische	
15	F H	464	1	„	Cigarren —	25	15	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
16	F F K	22	1	Korb	Eisenwaaren —	17	16	Oberhagen	Berg.-Märkische	beschr. Hagen.
17	F D C	477	1	„	leer —	2	17	Hagen	„	
18	F K	—	1	—	Blech —	20	18	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
19	F K	2350 2767	2	—	Sophagestelle —	25	19	Elberfeld	Berg.-Märkische	bekl. Elberfeld-Mirke.
20	F N	191	1	Pack	leere Säcke —	20	20	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision am 23/2. 82.
21	F V	5558	1	Ballen	Kurzwaaren —	22	21	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
22	G	2621	1	Pack	Bettfedern —	37	22	Bentheim	Niederl. Staatsb.	
23	G B	3805 3522	2	Kisten	Feuerzeug —	39	23	Bingerbrück	K.E.-D. linksrhein.	
24	G C C	2930½	1	Ballen	Garn —	88	24	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
25	G L	2373	1	Kiste	6 Stück Handtuchhalter	5,5	25	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision am 23/2. 82.
26	G O	8888 8889 8876 8851	4	Ballen	gefüllt —	18 101 115 18	26	Bingerbrück	K.E.-D. linksrhein.	
27	G R	2481	6	Colli	12 Stühle —	54	27	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision am 23/2. 82.
28	G S	2552	1	Ballen	Kunstwolle —	250	28	Scherfede	Berg.-Märkische	
29	G S	3828	1	Kiste	Feuerzeug —	31	29	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
30	H	—	1	Blechflasche	Oel —	54	30	Deutz	Berg.-Märkische	
31	H	24	1	Fass	Schmalz —	181	31	Bochum	„	
32	H	71	1	—	eiserne Platte —	21	32	Rinkerode	K. E.-D. r. Köln	
33	H S	554 529	1 1	Ballen „	gefüllt —	165 105	33	Bingerbrück	K. E.-D. linksrhein.	
34	H S	668	1	Pack	Eisen —	12	34	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision am 23/2. 82.
35	H T	425	1	Ballen	? —	43	35	Güterglück	K.E.-D. Frankf.a/M.	
36	K K	18866	1	Sack	Mandeln —	50	36	Ballenstedt	K.E.-D. Magdeburg	
37	K M und diverse Zeichen	125	1	Kiste	Muskatblüthen —	50	37	Venlo	K.E.-D. linksrhein.	
38	L B	114 114½	1	Ballen	Scheuerleinen —	36	38	Blumenberg	K.E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gefunden.
39	L S	1624	1	Kiste	? —	—	39	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
40	M	—	5	Sack	? —	500	40	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
41	M	457	1	Ballen	Leinen —	88,5	41	Wipperfürth	Berg.-Märkische	beschr. Wipperfürth.
42	M E K V	139 209 268 103	4	—	eiserne Stützen —	—	42	Halle	K.E.-D. Frankf.a.M.	
43	M L	—	1	Pack	Leder —	90	43	Venlo	Niederl. Staatsb.	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	M P	3439	1	Ballen	Filz	—	126	44	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
45	M W C / G B C	86 / 140	2	Kisten	—	—	—	45	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
46	N B	—	3	Colli	Bindeketten	—	11	46	Siegburg	K. E.-D. r. Köln	zollamtlich in Aachen plombirt
47	P F	114	1	Kiste	?	—	80	47	Berlin P.	K.E.-D.Magdeburg	
48	P H	330	1	Korb	Waaren	—	74,5	48	Kreuznach	K. E.-D. linksrh.	alte Beklebung: Berlin B. P. M. Forst
49	P H	2183	1	„	?	—	49,5	49	B.-Rittershausen	Berg.-Märkische	
50	P K	1107	1	Fass	leer	—	6	50	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
51	R	2	1	Pack	leere Säcke	—	23,5	51	Dortmund	Berg.-Märkische	
52	RHP	8989	1	Bund	5 Stangen Eisen	—	1310	52	Hagen	„	
53	R M	—	1	grauer Damen-koffer	—	—	35	53	Hamburg	K. E.-D. Hannover	zu Gepäckschein No. 570 ab Magdeburg; lagert seit 25./1. 1882 unabgefordert
54	S	—	7 / 5	Stangen / —	Eisen / Kammräder	— / —	127 / 35	54	Plettenberg	Berg.-Märkische	beschrieben: Plettenberg
55	S	100	1	Colli	eiserne Welle	—	43,5	55	Myslowitz	Oberschlesische	
56	S	172	1	Korb	leer	—	2,5	56	Hagen	Berg.-Märkische	
57	S W	1891	1	Ballen	Leinen	—	19	57	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
58	T	4	1	Bund	Tafeln	—	13	58	Wittenberg	Berlin-Anhalt.	
59	T C	138	1	Korb	Eisenwaaren	—	96	59	Deutz	Berg.-Märkische	
60	T H	283	1	Kiste	Steingut	—	73	60	Dresden N. II. Leipz. Bahnh.	Sächs. Staatsb.	
61	T H W	—	1	—	Viehgitter	—	—	61	Bochum	Berg.-Märkische	
62	T S	423	1	Korb	Kleider	—	32	62	Köln Eilgut-Exp.	K. E.-D. linksrh.	bekl.: Luckenwalde-Aachen
63	V B L	1050	1	Bällchen	—	—	17	63	Aachen T	Berg.-Märkische	
64	W B	815	1	Kiste	Tabak	—	11	64	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis. am 23./2. 1882
					B. Colli m. Adressen sign.						
65	Auzende	49	1	Collo	Käse	—	3,40	65	Aachen T	Berg.-Märkische	
66	Belleben W	1278	1	Kiste	Papierw.	—	10	66	Halle	K.E.-D. Magdeburg	bez.: Weissenfels
67	Düsseldorf	—	8	—	gusseiserne Räder	—	113	67	Essen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
68	E. Blank	—	1	Korb	leer	—	2	68	Leutesdorf	„	
69	Gebr. Mghs.	3155 / 9021 / 1363 / 15576	4	Bierfässer	leer	—	100	69	Dortmund	Berg.-Märkische	
70	H. Droop	3146 / 2315	2	„	leer	—	70	70	„	„	
71	Koslowsky	—	1	Pack	leere Säcke	—	25	71	Glatz	Oberschlesische	bez.: Glatz
72	Magdeburg Artern	—	1	—	Ausladebuch	—	—	72	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
73	Mühle Mahlitz & Co.	—	7	Pack	leere Säcke	—	232	73	Berlin	Berlin-Anhalt.	
74	Nicklas	7170	1	Fass	leer	—	23	74	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
75	Steinmühl	—	2	Stücke	alte gebrauchte Bohlen		—	75	Hamburg Eilgutexp.	K. E.-D. Hannover	
76	W B P. Lissa	5586	1	Säckchen	Sternnudeln	—	12	76	Poln.-Lissa	Oberschlesische	
					C. Colli m. Nummern sign.						
77	—	67/68	1	—	Eisenplatte	—	16	77	Essen	Berg.-Märkische	
78	—	221	1	—	Viehgitter	—	—	78	B.-Rittershausen	„	
79	—	3361	3	Colli	Maschinentheile	—	40	79	Langendreer	„	
					D. Colli mit Figuren sign.						
80	weisser Strich	80	1	Bund	Bandeisen	—	25	80	Delitzsch	K. E.-D. Berlin Betr.-A. Halle	
81	(Dreieck) F S	2299	1	Kiste	leer	—	14	81	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beschrieben: Paderborn
82	(Dreieck mit S)	1341	1	Ballen	Garn	—	27,5	82	Hamburg	„	Schuppen-Revis. am 23./2. 1882
83	(Dreieck mit 285)	6491	1	Kiste	Puppen	—	156	83	„	„	„
84	(N im Kreis)	652	1	Fass	Farbe	—	55,5	84	Aachen	K. E.-D. linksrh.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Colli ohne Signatur:					
85	—	—	1	Bund	Alpengras —	26	85	Hameln	K. E.-D. Hannover	
86	—	—	1	—	Blechplatte —	10	86	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
87	—	—	13	—	Bretter —	150	87	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
88	—	—	1	Stab	Eisen —	64	88	Emmerich	„	
89	—	—	1	Stäbchen	Eisen, 1,9 m lang, mit 7 kleinen Löchern zur Aufnahme von Schrauben.	1,5	89	Marburg	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	Pack	Emballage —	10	90	Frankfurt a. M.	„	bezett. Esslingen-Mannheim.
91	—	—	1	Stück	Flacheisen —	—	91	Burscheid	Bergisch-Märk.	
92	—	—	1	Petr.-Fass	leer —	30	92	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	Bei einer Sendung von 18 Fass ab Kirchen.
93	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	93	Geestemünde	„	
94	—	—	1	Sack	Kalk —	61	94	Salzbergen	K. E.-D. r. Köln	
95	—	—	1	—	Kette, 3 m lang —	—	95	Wanne	„	
96	—	—	1	—	Keule mit Segeltuch überzogen	—	96	Berlin Gepäckexp.	Berlin-Anhalt	
97	—	—	1	Sack	Knochenmehl —	—	97	Hengstei	Bergisch-Märk.	
98	—	—	1	Pack	4 alte Körbe —	10,5	98	Vogelsang	„	
99	—	—	1	—	Stück von einer Ladebrücke mit Blechbeschlag.	—	99	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
100	—	—	1	—	Latirbaum —	—	100	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
101	—	—	1	Collo	Maschinentheil —	13	101	Homberg	Bergisch-Märk.	
102	—	—	3	—	Ofenrohre —	14	102	Betzdorf	K. E. D. r. Köln	
103	—	—	2	Bund	lebende Pflanzen —	15	103	Bochum	Bergisch-Märk.	
104	—	—	1	—	eiserne Platte —	6	104	Düren	K. E.-D. linksrhein.	
105	—	—	20	—	Schliesskeile —	—	105	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	
106	—	—	1	Korb	Schuppen —	28	106	Hagen	Bergisch-Märk.	
107	—	—	1	Bund	Stockfische —	24	107	Opladen Rh.	K. E-D. r. Köln	
108	—	—	4	Colli	eiserne Stützen —	1	108	Breslau	Oberschlesische	
109	—	—	1	„	Untersatz einer Dezimalwaage	21	109	Neuss	K. E.-D.linksrhein.	
110	—	—	1 1	Bund (8 Stück) Stange	Winkeleisen —	101,5	110	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev. am 23/2. 82.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 372.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Niederdeutscher und Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Für Torfstreutransporte in Wagenladungen von den Stationen, Bückeburg, Bünde, Hannover (Nordbahnhof), Hainholz, Minden, Neustadt a/Rb., Osnabrück (Westbahnhof), Ottersberg, Scheessel, Gifhorn, Diepholz, Drebber, Papenburg, Spelle, Augustfehn, Brake, Oldenburg u. Zwischenahn, welche für die Gemeinden im Herzogthum Lauenburg und in den Kreisen Ploen, Segeberg, Oldenburg und Stormarn der Provinz Schleswig-Holstein, sowie in den Gebieten der freien und Hansestadt Lübeck und des Fürstenthums Lübeck (Eutin) bestimmt sind und an die Adresse der Gemeindevorstände aufgegeben werden, findet für die Zeit vom 1. April bis Ende August d. J. die Berechnung einer ermässigten Fracht statt. Das Nähere ist in den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Hannover, den 20. März 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (632)

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April wird die Station Bologna in den Ausnahmetarif 28 (Garn etc.) des vorgenannten Verkehrs aufgenommen.

Der Schnittfrachtsatz Bologna-Peri transit beträgt 14,86 Francs pro Tonne. Köln, den 1. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (links- u. rechtsrheinische). (635)

Hannover - Rheinischer Verband. Zum Gütertarife vom 1. Juni 1878 ist der mit dem 1. April cr. in Kraft tretende Nachtrag 10 herausgegeben, welcher Einbeziehung neuer Verkehrsstrecken und anderweite Tarifsätze für Aachen-Jülicher- und Dortmund - Gronau - Enscheder Stationen enthält.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 21. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (636)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verband. Vom 15. d. Mts. ab sind zu II. Besondere Bestimmungen (Theil II des Verbands-Gütertarifs) Aenderungen und Ergänzungen in Kraft getreten, worüber Näheres bei den Verbandsstationen zu erfahren ist. Breslau, den 21. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (637)

Preussisch-Sächsischer Verband. Tarif für die Beförderung von Vieh etc. Vom 15. d. Mts. ab sind bei den Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie bei den Tarifvorschriften für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren Ergänzungen und Aenderungen eingetreten, worüber bei den Verbandsstationen das Nähere zu erfahren ist. Breslau, den 21. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (638)

Die im Niederländisch-Norddeutschen Verbande bestehenden Tarifsätze zwischen Amersfoort, Station der Niederländischen Centraleisenbahn und den nachgenannten Stationen des Directionsbezirks Hannover, sowie der Berlin-Hamburger Station Lüneburg andererseits via Bremen-Neuschanz-Zwolle treten mit dem 15. Mai cr. ausser Kraft.

Eine directe Expedition besteht von gedachtem Tage ab nur noch zwischen Amersfoort, Station der Holländischen Eisenbahn, und

a) Hamburg, Harburg, Hohnstorf, Lüneburg (H.) und Lüneburg (B. H.), sowie Rotenburg und Winsen via Bremen-Osnabrück-Salzbergen-Zütphen;

b) Achim, Bremerhafen, Burg - Lesum, Geestemünde, Osterholz-Scharmbeck, Sebaldsbrück, Stubben, Vegesack (Grohn-) und Verden via Bremen - Quakenbrück-Salzbergen-Zütphen;

c) Bevensen, Bienenbüttel, Eistrup, Suderburg und Uelzen via Minden-Salzbergen-Zütphen.

Tariferhöhungen treten durch obige Massregel nicht ein. Braunschweig, den 22. März 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (639)

Mit dem 1. April d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für den Steinkohlenverkehr von Stationen der Oberschlesischen bezw. Rechte - Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn vom 15. November 1880 je ein Nachtrag III in Kraft. Diese Nachträge enthalten Bestimmungen, betreffend:

I. die Prolongation der im Theil II des Haupttarifs und Nachtrags II aufgeführten Frachtsätze nach den Stationen der Berlin-Anhaltischen und Berlin-Dresdener Bahn, des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, der Berlin - Blankenheimer Bahn und der Königlichen Eisenbahndirection Hannover;

II. die Ermässigung der im Haupttarif, Theil II, aufgeführten Frachtsätze für Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) ab 10. März d. J.

Exemplare der Nachträge verabfolgen die Verbandstationen. Berlin, den 22. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (640)

2. Auszahlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1881 zu zahlende Dividende auf 31,50 ℳ pro Actie festgesetzt worden ist. Lübeck, den 23. März 1882. Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von dem Ausschusse unserer Gesellschaft für das Betriebsjahr 1881 auf 31,50 ℳ pro Actie festgestellte Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptcasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck, bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, sowie bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe an den Wochentagen vom 1. April d. J. ab Vormittags von 10 bis 12 Uhr in Empfang zu nehmen. Lübeck, den 23. März 1882. Die Direction. (91)

3. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte - Materialien aus dem Jahre 1881 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, beliebe man bis zum 17. April d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden. Giessen, den 23. März 1882. Grossherzogliche Direction. (97)

Privat-Anzeigen.

Hammer- u. Hackenstiele aus amerikanischem Hickoryholz empf. d. Stielfabrik von **L. Kehrl, Brandenburg a. H.**

Neuhaus'sche No. 8 Pulsometer, 2 u. 2 übereinander montirt, entsümpft. Grube Heisinger-Tiefbau b. Kupferdreh in 62 Tag. u. hoben 204408 cbm. Wasser 34 m. saiger bei 6° C. Temperatur-Erhöhung u. einem Druck v. 3,2 Atm. — 2 No. 8 Puls., wie nebenstehd., 45 u. 50° schräge montirt, entsümpften Zeche „Paul" b. Werden, in 30 anstatt 52 Tagen. Garantirte auf wirklich. Proben beruh. Leistungs-Angaben. BERLIN SW., Königgrätzer-Strasse 77. Deutsch-Engl. Pulsometer-Fabrik M. NEUHAUS. Telegr.-Ad.: „HYDRO" Berlin.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.
Eingetragene Schutzmarke. F. G. NEPTUN
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

Patent - Eisenbahn - Billetschränke D. R. P. No. 9429 liefert **Val. Hammeran in Frankfurt a. M.** Jllustrirte Preislisten gratis. Agenten gesucht.

Beste Beleuchtung im Freien!
Petrol. Platz- & Hand-Fackeln von 9 ℳ an. von ℳ 1.50 an.
Patent Schmahl.
Silberne Medaille.
Colossale Ersparniss gegenüber Pech.
Prospecte gratis.

Eingeführt bei den bedeutendsten Bahnen des In- und Auslandes, bei Baubehörden, Bergwerken, Wasserleitungen etc. **Fackelstöcke** für Bahnbeamte, Ingenieure etc. bei
J. G. Lieb, Biberach b/Ulm.

Franz Spengler
BERLIN SW., Wilhelmstr. 22a
Patentirte
„Exact" Beschlag-Fabrik.
Geräuschlose „Exact"-Thürbänder.
„Exact"-Fensterverschlüsse.
Sicherheitsschlösser etc.
Listen gratis.
„EXACT" BESCHLÄGE

Oefen für Waggons
(Normalöfen),
Locomotivschuppenöfen,
wie solche in vielen Exemplaren bereits geliefert, empfiehlt die Fabrik für Heizungs-, Ventilations- und Koch-Anlagen von
Emil Rudolph Damcke,
Charlottenburg,
Salzufer 21.

Zum Anstrich von Güterwagen und Wagendecken
Waterproof-Firniss
von
C. G. Gaudig Nachfolger,
Leipzig.

Abonnements-Einladung
auf das volkswirthschaftliche Wochenblatt
„Der Oesterreichische Oekonomist"
(XV. Jahrgang).

Schon bisher hat diese Wochenschrift alle grossen wirthschaftlichen Fragen in den Kreis der Erörterung gezogen, dabei aber natürlich die ökonomischen Interessen Oesterreich-Ungarns in erster Reihe berücksichtigt. Artikel von bleibendem Werthe aus der Feder gewiegter Fachmänner haben unserem Blatte den Charakter eines wirklichen volkswirthschaftlichen Fachblattes gegeben, welches durch seinen freisinnigen und objectiven Standpunkt von Jahr zu Jahr mehr Anhänger gewann. Wir werden auf diesem Wege fortfahren und können anzeigen, dass es uns gelungen ist, neuerlich eine Reihe hervorragender Schriftsteller zu gewinnen, von denen wir werthvolle Beiträge zu erwarten haben. Ausserdem haben wir uns entschlossen, ohne dem bisherigen Charakter des Blattes Abbruch zu thun, eine Bereicherung des Inhaltes auch nach der Richtung hin eintreten zu lassen, dass wir nunmehr den Vorgängen auf den geschäftlichen Gebieten mehr Beachtung als bisher schenken; u. A. bringen wir nun auch finanzielle Berichte von den hervorragenden Europäischen Geldplätzen.

Wir laden nun hiermit zum Abonnement ein und ersuchen, die Bestellungen rechtzeitig vorzunehmen, damit die Zusendung des Blattes keine Unterbrechung erfahre und neu eintretenden Abonnenten alle Nummern geliefert werden können.

Pränumerationspreis mit Francozusendung.
Ganzjährig:

Für das Inland	fl. 6
„ Deutschland	Mark 14
„ Frankreich und die Schweiz	Francs 20
„ England	Shill. 16

Man pränumerirt bei der gefertigten Administration, bei allen Postämtern, Buchhandlungen und Annoncenbureaux.

Die Administration
des „Oesterreichischen Oekonomist",
Wien, IV., Hauptstrasse No. 51.

Greeven's
Patent-Wasser-Hebe-Apparate,
mit directer Dampfwirkung, einfach, solid und ökonomisch.
I. Regulirbare Pulsometer,
II. Aspirations-Pumpen,
auch zur Kesselspeisung verwendbar.
W. Joh. Schumacher, Maschinen-Fabrik Cöln.

Eiserne Lastkarren
empfiehlt **R. Drescher,**
Chemnitz.

Lokomotiven für Zechen, industrielle Werke, Bauunternehmer,
überhaupt für jeden Bahnbetrieb und jede Leistung liefern
Henschel & Sohn, Kassel.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 26. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Befelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. April 1882.

Inhalt: Die Getreideausfuhr der Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Bahnverwaltung. 4. Generalversammlungen. 5. Auszahlungen. 6. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Getreideausfuhr der Vereinigten Staaten von Nordamerika

nimmt heut zu Tage in dem Welthandel eine beachtenswerthe Stellung ein; es ist ein Factor geworden, der sich nicht nur in Börsenkreisen geltend macht, sondern erst recht auf die Einnahmen und das Wohlergehen des Landmannes seinen bedeutenden Einfluss ausübt. Allerdings stehen der Börsenspeculant und der Deutsche Landmann der von Jahr zu Jahr wachsenden Productions- und Exportfähigkeit jenes vor allen anderen reich gesegneten Landes mit sehr verschiedenen Gefühlen gegenüber; denn während der aus Amerika herüberkommende Ueberfluss dem ersteren neue Chancen des Gewinnes eröffnet, drückt er die Hoffnungen des letzteren auf einen Ersatz seiner Mühen und Arbeiten an dem wenig concurrenzfähigen, mageren heimischen Boden wesentlich herab. Der Deutsche Eisenbahnmann bleibt diesen Erscheinungen im Allgemeinen indifferent gegenüber, weil die Einnahmen aus dem Transport Amerikanischen Getreides für seine Bahnen verhältnissmässig geringe sind; sie bieten ihm aber insofern ein ausserordentliches Interesse, als die gesammte Entwickelung des stammverwandten Amerikanischen Eisenbahnwesens auf Getreidetransporten basirt und daraus seine Lebensfähigkeit herleitet.

Nach einem Auszug der „Railroad Gazette" aus einem Berichte des statistischen Bureaus gestaltete der Export von Brodstoffen aus allen Häfen der Vereinigten Staaten im Jahre 1881 — für Mehl in Barrels und für Getreide in Bushels (1 Bushel = 36,3476 l) — sich folgendermassen:

	1881	1880	Abnahme	in pCt.
Mehl	6 715 837	6 763 165	47 328	0,7
Weizen	118 203 990	143 635 365	25 431 375	18,0
Mais	72 474 401	113 655 229	41 180 828	36,2
Anderes Getreide	3 344 186	5 694 288	2 350 102	41,2
Die Gesammtausfuhr betrug in Bushel:	224 243 843	293 419 124	69 175 281	23,6

Hauptsächlich weisen die letzten 6 Monate des Jahres eine bedeutende Abnahme in der Ausfuhr nach. Hierbei ist zu bemerken, dass die Abnahme in Bezug auf den Werth der Exporte sich viel geringer stellt, als die Abnahme in Bezug auf die Quantität; denn für das ganze Jahr beträgt erstere nur 18,8 pCt. gegen 26,6 pCt. der letzteren.

Nach Procenten des Werthes exportirten:

	1881	1880
Newyork	43,6	47,0
Boston	6,7	5,8
Philadelphia	7,3	9,4
Baltimore	15,7	18,7
Neworleans	4,4	4,3
San Francisco	15,1	6,7
Chicago	1,4	1,3
Port Huron	1,1	0,7
Toledo	0,6	1,7
Portland, Or.	2,3	1,0
Andere Häfen	1,1	2,5
Summa	100,0	100,0

Bemerkenswerth ist die Abnahme der Exporte in den vier Osthäfen (Newyork, Boston, Philadelphia und Baltimore), welche 1881 nur 73,3 pCt. des Ganzen gegen 81,8 im Jahre 1880 betrug, während die beiden Pacifischen Häfen eine Zunahme von 17,4 pCt. des Ganzen gegen nur 9,2 pCt. im Jahre 1880 aufweisen.

In welcher Weise die verschiedenen Häfen durch den Misswachs der Ernte in einzelnen Theilen des Landes und durch die verringerte überseeische Nachfrage betroffen worden sind, geht aus folgender Vergleichung des Werthes der Exporte in dem ersten mit dem zweiten Halbjahre hervor. Die Werthe betrugen in Dollar:

	Januar/Juni	Juli/December	Mehr oder weniger im 2. Halbjahr weniger	mehr
Newyork	49 293 145	48 341 851	951 294	—
Boston	8 235 104	6 778 410	1 456 694	—
Philadelphia	9 068 265	7 307 968	1 760 297	—
Baltimore	19 000 347	16 291 052	2 709 295	—
Neworleans	7 460 312	2 347 697	5 112 615	—
San Francisco	11 849 071	22 020 210	—	10 171 139
Chicago	1 333 187	1 866 319	—	533 132
Port Huron	1 053 246	1 368 158	—	314 912
Portland Or.	1 907 406	3 345 302	—	1 437 896
insgesammt	111 980 917	112 137 643	—	156 726
in 1880	122 356 685	153 590 174	—	31 223 489

Hiernach exportirten sämmtliche Atlantische Häfen im zweiten Halbjahre 1881 weniger, als in der ersten Hälfte; aber während der Export von Newyork sich nur um ca. 2 pCt. verringerte, betrug die Abnahme für Neworleans 69 pCt., für Philadelphia 19½ pCt., für Boston 19 pCt. und für Baltimore 14½ pCt. Eine Zunahme des Exports hat fast ausschliesslich nur in den beiden Pacifischen Häfen stattgefunden; sie war dort im zweiten Halbjahre um 84½ pCt. grösser, als in den ersten sechs Monaten.

Im Ganzen und Grossen können wir Deutsche, an bescheidene Verhältnisse gewöhnt, nur sagen, dass trotz der sogenannten Missernten die Ausfuhr der Vereinigten Staaten immerhin beneidenswerthe Zahlen aufweist und ein neues Zeugniss ablegt für die erstaunliche Fruchtbarkeit und Productionskraft jenes Landes.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 26. März 1882. (Die Tarifenquête. Triests Hebung. Eisenbahnvorlagen. Galizische Transversalbahn. Ofen-Fünfkirchen und Fiume. Februar-Verkehr. Herrich's Eisenbahnrecht. Bahnmittel-Ausstellung. Waggonleihgesellschaft. Eisenbahnclub. Börsennotiz.)

Die Vorbereitungen für die Eisenbahn-Tarifenquête beschäftigen die interessirten Kreise. Die Mitglieder einzelner Gruppen treffen Berathungen noch vor der Constituirung über ihre diesfällige Haltung. Der Handelsminister hat an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen in einem Erlass das Ersuchen gerichtet, jenen Mitgliedern der Eisenbahn-Tarifenquête, welche in den Provinzen wohnen, Freikarten-Certificate zur Verfügung zu stellen. Motivirt

ist dieser Erlass damit, dass „diese Delegirten durch die grossen Kosten mehrmaliger, im Laufe der Enquête-Verhandlungen nothwendig werdender Hin- und Herreisen, entweder durch Zurücklegung der Mandate oder durch Fernbleiben von den Verhandlungen wichtige Industriekreise entsprechender Vertretung, die Enquête selbst massgebender Berather beraubt werden würden."

Zur Hebung Triests werden alle Anstrengungen seitens der Regierung gemacht. Den zollpolitischen Massnahmen sollen sich die verkehrspolitischen in zweifacher Richtung anschliessen. Die Lloydgesellschaft wird eine grössere Anzahl von Routen veranlassen, welche von Triest aus nach den Westeuropäischen Häfen gegen vertragsmässige Subvention etabliren und mit ihren Dampfern auch nach den Amerikanischen Häfen fahren und directe Tarife mit den Hinterbahnen aufstellen. Die Verhandlungen mit der Südbahn zielen andererseits dahin ab, die Tarife von Triest nach den bedeutendsten Verkehrscentren Steiermarks, Ober- und Niederösterreichs, Salzburgs, Böhmens und Mährens und zurück in einer Weise zu ermässigen, dass die Sätze sowohl im Stande seien, dem internen Verkehr zu entsprechen, als auch geeignet gemacht werden, ohne den Bau neuer Linien (Predil-Tauernbahn) die Concurrenz Triests mit Genua und Venedig zu ermöglichen. In letzterer Beziehung sind die Angelegenheiten schon ziemlich weit gediehen und gedenkt der Staat in Form einer Frachtenrestitution der Südbahn jene Summen zu vergüten, welche sie durch die ermässigten Tarife verlieren würde. Es würde sich selbstverständlich diese Entschädigung nicht als Pauschalsumme qualificiren, sondern nur ein genaues Aequivalent der factisch von der Südbahn in dieser Richtung gemachten Leistung sein. Erwägt man, dass durch diese Entschädigung derselbe Effect erreicht werden soll, wie durch den Bau zweier colossaler Gebirgsbahnen, deren Erbauung ein Jahrzehnt erforderte und rund hundert Millionen Gulden kosten würde, so wird sich der Modus gewiss finden lassen, um diese Entschädigung in das Capitel der Staatsauslagen einzurangiren.

Drei Eisenbahnvorlagen hat die Regierung dem Abgeordnetenhause überreicht: 1. einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Abzweigungen der Galizischen Transversalbahn. Die Regierung verlangt die Ermächtigung zur Herstellung der Linien a) von Sucha über Skawina einerseits nach Podgorze, andererseits nach Oswiecim, b) von Saybusch zur Verbindung mit der Kaschau - Oderberger Bahn. Beide Linien sollen auf Staatskosten gebaut werden. Die Baukosten sind mit dem Maximalbetrage von 14 Millionen Gulden präliminirt. Der Bau der beiden Linien ist erst im Jahre 1883 in Angriff zu nehmen und binnen 2½ Jahren zu vollenden. Für 1882 werden 100 000 fl. für Vorarbeiten gefordert. Die Regierung hat 2. einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Localbahn von Herpelje (Station der Istrianer Staatsbahn) nach Triest, vorgelegt. Die Kosten sind mit dem Maximalbetrage von 3 340 000 fl. veranschlagt. Der Bau ist im Jahre 1883 in Angriff zu nehmen. Die Regierung verlangt zum Zwecke der Vervollständigung der technischen Vorarbeiten für eine selbstständige Verbindung der Rudolfbahn mit Triest, sowie insbesondere zum Zwecke der Ausarbeitung des Detailprojectes für die Linie Herpelje-Triest pro 1882 einen Credit von 40 000 fl., welche in das Budget pro 1883 einzustellen sind. Die Regierung verlangt 3. die Ermächtigung, sich an der Capitalsbeschaffung zum Ausbau der Kremsthalbahn von Kremsmünster bis Michldorf durch Uebernahme von Actien der Kremsthalbahn-Gesellschaft im Betrage von 300 000 fl. betheiligen zu dürfen; auf Höhe dieser Summe wird ein Credit beansprucht. Die Bahn ist binnen 2 Jahren vom Tage der Concessionsertheilung zu vollenden. In den Motiven heisst es in Betreff der Verbindung mit Triest, dass dieselbe „in keiner Weise die concessionsmässigen Rechte der Südbahn beeinträchtigt. Es sei zunächst abzuwarten, ob nicht die neuerlichen Verhandlungen mit der Südbahngesellschaft (siehe vorstehend) die allgemein für erforderlich erkannten Erleichterungen und Begünstigungen für den Triester Verkehr zur Folge haben werden und den kostspieligen Ausbau der Bahnstrecke von Laac bis an die Istrianer Bahn wenigstens für die nächste Zukunft entbehrlich erscheinen lassen."

Für die Galizische Transversalbahn werden die Concurrenzausschreibungen für die Uebernahme der Bauten demnächst erfolgen. Hierauf wurde auch der Englische Bauunternehmer Tancred mit seiner Generalofferte verwiesen. Es ist übrigens noch ungewiss, ob die Regierung nicht diese Bahn in eigener Regie bauen wird; die bisher gemachten Versuche, auf kurzen Strecken in Staatsregie zu bauen, haben recht günstige Resultate ergeben und können strategische Rücksichten gerade diese Art der Bauführung nothwendig machen. Nichtsdestoweniger sprechen namentlich nationale Wünsche der Polen für eine Offertausschreibung, um den Bau der Privatindustrie zu überlassen und gedenkt man in diesem Falle jede der drei Linien der Galizischen Transversalbahn, nämlich die Strecken Saybusch-Neu-Sandec, Grybow-Zagorz und Stanislau-Hussiatin, in 3 Loosen zu vergeben, so dass also 9 Loose zur Ausschreibung gelangen. Ob letztere Art und Weise einerseits die gehörige Sicherheit, andererseits die möglichst nöthige Schnelligkeit der Ausführung und Finalisirung der ganzen Linie ermöglicht, ist doch fraglich. Das für diese Bahn nöthige Quantum von 20 000 t Schienen gelangt im Mai zur Vergebung und hat sich die Regierung bereits den Eventualpreis dieses Schienenquantums mit 10,75 fl. pro Metercentner bei hiesigen Schienenwerken gesichert.

Die Concessionäre der Ofen - Fünfkirchener Eisenbahn, nämlich die Oesterreichische Creditanstalt und die Ungarische Credithank, welche auch in der Verwaltung der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einen massgebenden Einfluss besitzen, beabsichtigen, die Betriebsleitung der beiden Bahnen zu vereinigen, so dass ein 300 km langes Eisenbahnnetz geschaffen würde, welches ein Verbindungsglied zwischen der Hauptstadt einerseits und den Stapelplätzen Mohacs und Barcs, respective der Donau und der Drau andererseits wäre. In der Generalversammlung der Ungarischen Creditbank wurde mitgetheilt, dass der Bau der Ofen-Fünfkirchner Bahn so vorgeschritten ist, dass dieselbe noch im laufenden Jahre dem Betriebe übergeben wird. — Im Anschlusse an die Massnahmen der Ungarischen Staatsbahnen zur Hebung des Fiumaner Verkehrs hat auch der Directionsrath der Donau-Draubahn beschlossen, von den Normalfrachten der ab entfernter gelegenen Stationen dieser Linie nach Agram beförderten Getreidesendungen bei Reexpedition des aus denselben erzeugten Mehles nach Fiume zehn Kreuzer pro Metercentner zurückzuvergüten.

Im Monate Februar 1882, in welchem Monate am 14. die 2,1 km lange Theilstrecke der Caslau - Zawratetzer Localbahn (Oesterreichische Localeisenbahngesellschaft) von 7,2 km bis Zawratetz (Třemošnice) und am 19. die 8,7 km lange Theilstrecke Dymokur-Königsstadtl des Flügels Křinec-Königsstadtl der Nimburg-Jičiner Localbahn (Böhmische Commercialbahnen) eröffnet wurden, sind auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen nach dem „Oe. C. Bl." im Ganzen 2 427 670 Personen und 4 024 631 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 15 519 675 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 825 fl. Im gleichen Monate 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 2 087 077 Personen und 3 924 896 t Güter — 14 780 691 fl. oder pro Kilometer 804 fl.; daher ergiebt sich für den Monat Februar 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 2,7 pCt. — Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in den ersten zwei Monaten 1882 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 32 116 924 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 30 315 534 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreich-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 18 805 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 379 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ersten zwei Monate 1882 auf 1 714 fl. gegen 1 649 fl. im Vorjahre, d. i. um 65 fl. günstiger oder auf das Jahr berechnet pro 1882 auf 10 284 fl., gegen 9 894 fl. pro 1881, d. i. um 390 fl., oder in beiden Fällen um 3,9 pCt. günstiger.

Ueber das (internationale) Eisenbahnrecht nach seiner gegenwärtigen Geltung hat Sectionsrath Dr. Herrich vom Ungarischen Handelsministerium im Ungarischen Juristenverein einen Vortrag gehalten, welcher von diesem als Broschüre herausgegeben wurde. Der Vortragende hat als Vertreter der Ungarischen Regierung an der internationalen Conferenz in Bern über die Regelung des Eisenbahn - Frachtrechts thätigen Antheil genommen. Wir übergehen die Anknüpfungen an die Theorien der locatio conductio operarum, das receptum nautarum und die diligentia in eligendo vel inspiciendo und die Darstellung der Nothwendigkeit einer eigenartigen Behandlung des Bahn-Frachtwesens, desgleichen die Geschichte der Conferenzverhandlungen selbst, verweisen aber auf die scharfsinnigen Auseinandersetzungen darüber, wie das Betriebsreglement der Eisenbahnen doch in vielen entscheidenden Punkten von den Grundsätzen des Handels-Gesetzbuches abweicht und selbst dessen Bestimmungen über das Frachtgeschäft nicht stets einhält. Interessant sind seine Bemühungen, aus dem Aufgabescheine oder Frachtbrief-Duplicate ein negociables Papier zu schaffen und das Verfügungsrecht des Aufgebers über die rollende Waare zu beschränken, sowie die Beschaffenheit des Gutes durch Zeugen zu constatiren. Der Redner hebt auch die Verdienste seiner Oesterreichisch-Ungarischen Collegen und der Delegirten der anderen Staaten bei den betreffenden Amendements durch ihre Namhaftmachung gebührend hervor. Er selbst deutet seine Thätigkeit für die Definition des Begriffes der höheren Gewalt und Regelung der Entschädigungsfrage sowie der Rechte und Pflichten aller die Bahn benutzenden Parteien bescheiden an. Dem Vernehmen nach wird er ein Memoire über die Berner Convention in Deutscher und Französischer Sprache veröffentlichen, welches den Standpunkt der Ungarischen Regierung darstellen soll, um dadurch seine sehr schätzenswerthe Arbeit auch weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Die Weltausstellung von Eisenbahnmitteln in Wien im Jahre 1884 beschäftigte auch die vorletzte Oesterreichische Directorenconferenz. Diese Idee wurde bekanntlich vom Club der Eisenbahnbeamten, dem sich der Ingenieur- und Architectenverein sowie der Oesterreichische Gewerbeverein beigesellte, angeregt; die Eisenbahnverwaltungen sollen nun die Mittel zur Realisirung derselben bieten. Nach den in massgebenden Kreisen herrschenden An-

sichten scheint der beste Wille dafür zu sein, denn Frhr. v. Pino interessirt sich ungemein für diese ursprünglich Oesterreichische Idee; ob er seinen Collegen von den Finanzen zur werkthätigen Geneigtheit bestimmen kann, ist freilich eine andere Frage. Die Directorenconferenz hat nun ein Comité aus den 7 in Wien einmündenden Bahnen bestellt, welches sich zu informiren und darüber zu berichten hat. In dieses Comité erscheint Hofrath Sochor von der Galizischen Karl-Ludwigbahn besonders berufen, nachdem er vor nahezu 10 Jahren in dem Artikel „Die Weltausstellung und das Eisenbahnwesen" (No. 35 des Centralblattes für Eisenbahnen vom Jahre 1872) einer Specialausstellung für Locomotiveisenbahnen wärmstens das Wort geredet hat. Dieser Artikel verdient noch heute die volle Berücksichtigung, wurde damals aber für die Weltausstellung leider ausser Acht gelassen. Nach einem geistreichen Excurse über die den Eisenbahnen eigenthümliche Exclusivität neben einer gewissen Homogenität, sowie darüber, dass keine zweite Gattung von Unternehmungen so viele und so vielgestaltige Industriezweige beschäftige, wird die Nothwendigkeit einer Specialausstellung in 5 Abtheilungen: Bahnbau, Fahrbetriebsmittel, Betriebsdienst, Signalwesen und Entwickelung der Eisenbahnen deducirt und werden für jede derselben die dahin einzureichenden Objecte und Apparate detaillirt. Dadurch allein würde eine vergleichende Darstellung des Eisenbahnwesens erreicht; jede Verbesserung auf dessen Gebiete würde ein Gemeingut auch des Industriellen werden; es wäre damit eine permanente Eisenbahnausstellung im Interesse der Gesammtindustrie von selbst geschaffen.

Der X. Generalversammlung der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 23. d. Mts. lag der Jahresbericht vor. Sowohl die Ernteergebnisse als auch die auf den Bahnen zunehmenden Verkehrsbewegungen haben grössere Miethabschlüsse herbeigeführt. Ein Theil der Wagen rollte in Belgien und Frankreich und nach einer mehr als fünfjährigen Unterbrechung hatten auch Bahnen Deutschlands Miethabschlüsse mit der Gesellschaft vollzogen. Während auf das Jahr 1880 154 311 Wagen-Nutztage entfielen, haben sich dieselben im Jahre 1881 auf 222 188 erhöht. Es wurden die Anträge des Verwaltungsrathes in Betreff der Verwendung des Reingewinns von 195 993 fl. angenommen, denen zufolge von dem nach Abschlag der 5 pCt. Actienzinsen mit 106 240 fl., der Tantième und 5 pCt. Dotirung des Reservefonds mit 17 298 fl. verbleibenden Betrage von 72 454 fl. der Betrag von 66 400 fl. als Superdividende vertheilt und der Rest von 6 054 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Es ergiebt sich sonach einschliesslich der 5 pCt. Zinsen ein Erträgniss von 6 fl. 50 kr. oder $8^1/_8$ pCt. pro Actie.

Die letzte Wochenversammlung des Eisenbahnclubs wurde vom Präsidenten Obermayer mit folgender (auszugsweisen) Mittheilung eröffnet: Ein Vortrag des Herrn Regierungsraths Kohn, Generalsecretär der Mährischen Grenzbahn, über die wissenschaftliche und fachmännische Fortbildung von Eisenbahnbeamten hat bekanntlich Veranlassung gegeben, der Frage über Einrichtung solcher Eisenbahn Fachkurse näher zu treten. Der Ausschussrath des Clubs bezw. das gewählte Comité hat sich mit der Sache eingehend beschäftigt und Herr Sectionschef v. Czedik hat den Vorsitz im Comité übernommen. Es wurde auch eine aus hervorragenden Fachmännern bestehende Expertise einberufen und so ist es nach mehrfachen Sitzungen gelungen, ein vollständiges Programm für die künftige Fachschule resp. Fortbildungschule aufzustellen. Ohne Unterstützung der Regierung und ohne Mitwirkung der Eisenbahnen kann jedoch dieses Programm nicht zur Verwirklichung gelangen. Deshalb wurde auch ein Memorandum dem Handelsminister Frhrn. v. Pino persönlich überreicht, welcher sich in der wohlwollendsten Weise über die Idee und Bestrebungen aussprach und seine Unterstützung in der Weise zusagte, dass er es nicht versäumen werde, mit den Eisenbahnverwaltungen sich diesbezüglich in Verbindung zu setzen. Gleichzeitig wurde ein ähnliches Memorandum an die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen gerichtet, welche auch um ihre Unterstützung in dieser so wichtigen Frage der weiteren Ausbildung, besonders der jüngeren Eisenbahnbeamten, angegangen wurden. Der Club dürfte spätestens bis zur Generalversammlung Günstiges über den weiteren Verlauf erfahren. — Hierauf erhält Herr Otto Bruhns, Oberinspector der Oesterreichischen Nordwestbahn, das Wort für den angekündigten Vortrag: „Ueber die Manipulationsweise auf Deutschen, Belgischen und Holländischen Umschlagstationen mit besonderer Berücksichtigung der hydraulischen Verladevorrichtungen in Amsterdam". Der durch zahlreiche ausgestellte Situations- und Maschinenpläne illustrirte Vortrag nahm nahezu 2 Stunden in Anspruch und endete unter lebhaftem Beifalle der Versammlung. Der Präsident dankt schliesslich dem Vortragenden für den mit so reichem Material ausgestatteten Vortrag und für die Bereitwilligkeit, die auf seiner Studienreise gesammelten Erfahrungen dem Club mitzutheilen und schloss hierauf die Versammlung.

Der Bahn-Effectenverkehr war ganz unbedeutend; die Ungewissheit über die Eisenbahnpolitik der Regierung steht der Speculation im Wege. Prioritäten blieben zur vorwöchentlichen Notiz. Elbethal (216), besonders aber Südbahn (141) hatten in Folge von Realisirungen stärkere Abschläge; dagegen war trotz der wieder beginnenden Agitation — bezeichnender Weise — der Regierungsorgane gegen das Privileg der Nordbahn dieselbe mit 2507 in Avance.

Miscellen.

Strassenpflaster aus Stahl und Eisen. Bei der grossen Wichtigkeit, welche eine zweckmässig ausgeführte Fahrstrasse für das allgemeine Interesse bietet, ist auf das gusseiserne und stählerne Strassenpflaster aufmerksam zu machen, welches von der „Vereinigten Königs- u. Laurahütte" innerhalb der letzten 2 Jahre wiederholt auch in grösserem Umfange zur Ausführung gebracht wurde. Wie man uns mittheilt, verdient insbesondere das Stahlpflaster durch sein geringes Gewicht in Verbindung mit ausserordentlicher Dauerhaftigkeit vielseitige Verwendung. So empfiehlt sich dasselbe als besonders zweckmässig für den Belag von Brücken mit hölzernen Fahrbahnen, als Belag von Centesimalwaagen, Pflasterung von Ein- und Durchfahrten, Hofräumen, Verladungsplätzen und Rampen, Magazinen etc. — Ausser den vielfachen Ausführungen derartigen Pflasters in den eigenen Etablissements der Gesellschaft soll eine in Laurahütte bereits durch 2 Jahre sehr frequent befahrene öffentliche Fahrstrasse mit Stahlplattenbelag allen Anforderungen entsprochen haben, ohne eine Abnutzung oder Deformation zu zeigen. Auch soll sich eine mit Stahlplatten belegte hölzerne Brückenfahrbahn der Oberschles. Eisenbahn, die seit längerer Zeit einem sehr lebhaften Verkehr ausgesetzt ist, nach jeder Richtung hin vortrefflich bewährt und erhalten haben. Jedenfalls verdient diese neue Verwendung von Stahl und Eisen die vollste Aufmerksamkeit der Strassenbautechniker.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum 10. April d. Js. tritt Nachtrag X zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, welcher Ergänzungen und Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement sowie der Tarifvorschriften enthält. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge für 0,05 *M.* käuflich zu haben sind. Erfurt, den 23. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes. (656)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. April d. Js. tritt zu dem Heft II des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarifs ein vierter Nachtrag in Kraft, in welchem die durch unsere Bekanntmachung vom 11. Februar cr. angekündigten Tarifsätze für Getreide von Bielitz-Biala und Dzieditz nach Stettin und Swinemünde enthalten sind. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 27. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verbandverwaltungen. (658)

Ostdeutsch-Böhmischer Verband. Mit sofortiger Giltigkeit tritt für Güter des Specialtarifs III in Sendungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Jicin und Brieg ein Satz von 0,99 *M.* und zwischen Nimburg und Brieg ein Satz von 1,05 *M.* pro 100 kg in Kraft. Breslau, den 28. März 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbandsverwalt. (659)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge IV zum Hefte I und VI zu den Heften II und III des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs vom 1. Januar bezw. 15. September 1880 in Kraft.

Dieselben enthalten anderweitige Bestimmungen über die Lieferfristen, Aufnahme neuer Belgischer Stationen in den Verbandsverkehr, einen Ausnahmetarif für den Transport von Schwefelkies in Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Lintorf und Schwelm einerseits und mehreren Belgischen Stationen andererseits, Erweiterung des Ausnahmetarifs 10 für Eisen- und Stahlwaaren im Verkehr mit den Belgischen Hafenstationen, sowie Berichtigungen u. Ergänzungen des Haupttarifs resp. dessen Nachträge. Köln, den 28. März 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (660)

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. April erscheint der Nachtrag III zum Gütertarif vom 1. Januar 1881 Heft II für den Verkehr zwischen den Stationen der Betriebs-Aemter Trier und Saarbrücken incl. Coblenz N. B. einer- und der Hessischen Ludwigsbahn andererseits. Derselbe enthält theilweise veränderte Frachtsätze für Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt und ist von unserem Tarifbureau zum Preis von 5 ₰ käuflich zu erhalten. Mainz, den 26. März 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (661)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Unter Aufhebung des Ausnahme-Tarifes

vom 15. Februar cr. gelangt am 1. April cr. ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen aus dem Niederschlesischen und Neuroder Grubenrevier nach Station Wejhybka der Buschtehrader Eisenbahn via Liebau etc. zur Einführung. Druckexemplare dieses Tarifs sind von unseren Versand-Expeditionen sowie vom Auskunfts-Bureau zu beziehen. Berlin, den 25. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (662)

Am 1. April a. c. tritt der V. Nachtrag zum I. Theil des Tarifs für die directe Beförderung von Gütern im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr** via Bleyberg vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält unter Anderem Aenderungen des Artikels 11 der reglementarischen Bestimmungen (Berechnung der Lieferungszeiten), Tarifsätze für eine Anzahl neuer Stationen der Belgischen Staatsbahnen, einen Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Schwefelkies in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen Grevenbrück und Schwelm einerseits und mehreren Belgischen Stationen andererseits, sowie Druckfehler-Berichtigungen. Elberfeld, den 28. März 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (663)

Am 15. Mai cr. tritt im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** die Berichtigung der Sätze des Specialtarifs III für den Verkehr der Station Rotterdam mit den Stationen Stettin und Swinemünde von 1,75 resp. 1,90 auf 1,95 bezw. 2,10 *M.* pro 100 kg in Gültigkeit. Hannover, den 25. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (664)

Zum Gütertarif vom 1. Februar 1881 **für unseren Wechselverkehr mit der Pfälzischen Bahn tritt mit dem 1. April cr. der Nachtrag II** in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem Entfernungen und Frachtsätze für die neu in den qu. Verkehr aufgenommene Station Erbach im Rheingau.

Das Nähere ist bei unseren Verbandsexpeditionen, woselbst auch Verkaufsexemplare zum Preise von 0,10 *M.* zu haben sind, zu erfahren. Frankfurt a/M., den 27. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (665)

Am 1. April 1882 treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbands-Verkehre** zwischen Finsterwalde und Bischheim, Station der Sächsischen Staatsbahn, directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den genannten Stationen in Erfahrung gebracht werden können. Dresden, am 25. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (666)

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Der Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. November 1878 nebst den dazu erschienenen Nachträgen wird durch eine am 15. Mai d. Js. in Kraft tretende Neuausgabe ersetzt.

Durch diese Neuausgabe wird die bisherige Beförderung von Gold- und Silberbarren etc., sowie von Geld und geldwerthen Papieren in Einzelsendungen, ferner der bisherige Ausnahmetarif für Palmnusskerne zwischen Glückstadt und Heide und der Ausnahmetarif für Cement von Itzehoe nach Elmshorn aufgehoben; im Abschnitt D unter II, III und IV des Tarifs kommen neu festgesetzte Gebühren für die Ueberführung von Wagenladungen nach und von den anschliessenden Bahnhöfen der Nachbarbahnen etc. zur Einführung. Einige Tarifsätze werden ermässigt.

Exemplare des Tarifs sind demnächst bei unsern sämmtlichen Güterexpeditionen zum Preise von 1 *M.* zu haben. Glückstadt, den 28. März 1882. Die Direction. (667

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Unter Aufhebung des Ausnahmetarifs für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger Grubenrevier vom 15. October 1879 nebst Nachträgen I und II, tritt am 1. April cr. ein neuer Steinkohlen-Ausnahmetarif nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahngesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn via Liebau-Jedlesee mit durchweg ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind von unseren Verbandexpeditionen sowie vom Auskunftsbureau zu beziehen. Berlin, den 29. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (668)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 10. Mai cr. erhöhen sich die in der Stations-Tariftabelle für Karolinegrube Seite 78/81 des Local-Gütertarifs vom 1. October 1881 enthaltenen Entfernungen (excl. der nach Kattowitz) um 5 km.

Eine Aenderung der Frachtsätze wird dadurch nicht herbeigeführt. Breslau, den 27. März 1882. Königl. Direction. (669)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Zu dem Heft 6 des vom 1. März 1881 gültigen Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifs kommt am 1. April d. J. der Nachtrag 4 zur Einführung. Derselbe enthält neue Taxen für den Verkehr von Schaffhausen, Singen und Konstanz nach Station Athus der Prinz-Heinrichbahn via Brugg-Basel und Berichtigungen des Nachtrags III und wird gratis abgegeben. Strassburg, den 25. März 1882. (670)

Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 15. April d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1881, in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement sowie der allgemeinen Tarifvorschriften.

Exemplare hiervon sind bei unserem Tarifbureau käuflich zu haben. Crefeld, im März 1882. Die Direction. (671)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Am 1. April cr. gelangen im oben bezeichneten Verbande für den Verkehr zwischen Station Lüneburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Oldenburgischen Bahn andererseits anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Soweit die neuen Tarifsätze sich höher stellen, als die bisherigen, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Mai cr. in Gültigkeit.

Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Verbandsexpeditionen, sowie das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction. Magdeburg, den 28. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (672)

Galizische Karl-Ludwig Bahn. Der zur Einführung mit 1. April 1882 in Aussicht genommene Getreide-Ausnahmetarif von Brody und Podwoloczyska loco und transit nach Berlin wird bis auf Weiteres sistirt. Diesbezüglich bestandene Refactien bleiben aufrecht. (673)

Soweit die im Nachtrag I zum **Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarife** Seite 10/11 enthaltenen Frachtsätze zwischen Cüstrin K. O. einerseits und Märkisch-Posener Stationen andererseits billiger sind, als die im Tarif vom 1. Januar 1878 enthaltenen für Cüstrin B. F., gelten sie auch für letzteren Verkehr. Guben, Breslau, im März 1882. Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (674)

Localverkehr. Der in der Zeit vom 1. April bis 16. December v. J. in Kraft gewesene Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck tritt vom 1. April d. J. ab bis auf Weiteres für derartige Sendungen, welche in Lübeck mittels Dampfschiffs zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg gelangen, wieder in Geltung. Lübeck, den 29. März 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (675)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 7. April bezw 15. Mai cr. ab gelangt zum Personen- etc. Tarif vom 1. April 1881 ein dritter Nachtrag zur Ausgabe, durch welchen die Specialbestimmungen zum Eisenbahn-Betriebsreglement abgeändert, die directen Billetpreise zwischen Dresden-Neustadt u. Coblenz via Eisenach-Guntershausen aufgehoben, die directen Billets nach und von den Pfälzischen und Elsässischen Stationen auch via Goldstein-Lampertheim gültig erklärt und neue Billetpreise sowie Gepäcktaxen für Tour- und Retourbillets eingeführt werden. — Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben ist. Erfurt, den 28. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (676)

Mit dem 1. April d. J. tritt zu dem **Gütertarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg** vom 1. Juli 1880 an Stelle des bisherigen Anhanges vom 1. September 1880 nebst Nachträgen I und II ein neuer Anhang in Kraft, welcher die bisherigen und theilweise neuen Frachtsätze zwischen Station Tilsit und Insterburg der Tilsit-Insterburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Bromberg andererseits enthält.

Exemplare dieses Anhanges sind zum Preise von 0,10 *M.* bei den Billetexpeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin käuflich zu beziehen, auch ist jede andere Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 24. März 1882. Königl. Eisenbahndirection. (677 J)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit dem 1. April cr. gelangen für vorbezeichneten Verband Nachtrag XIX zum Gütertarif und Nachtrag VII zum Vieh- etc. Tarif zur Ausgabe.

Nachtrag XIX enthält bereits früher publicirte Tarifänderungen etc., Berichtigungen des Tarifnachtrags XVIII, ferner Erhöhung der bisherigen Ausnahmesätze für unbearbeitete Bruchsteine und Steinschrotten ab Oker, Goslar und Harzburg nach Berlin zum 10. April cr.

Nachtrag VII zum Vieh- etc. Tarif enthält die in der letzten Generalconferenz Deutscher Eisenbahnverwaltungen resp. im Tarifverbande beschlossenen Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie bereits früher publicirte Aenderungen des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrags XIX sind zum Preise von 0,10 *M.*, des Nachtrags VII von 0,05 *M.* durch unsere betreffenden Expeditionen käuflich zu beziehen. Berlin, den 27. März 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung). (678)

Am 1. April d. J. tritt zu dem vom 1. September 1881 ab gültigen Gütertarif für den **Localverkehr** unseres Verwaltungsbezirks der **Nachtrag II** in Kraft, welcher neben anderen Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs und des Kilometerzeigers Frachtsätze des Ausnahmetarifs C (Eisenerz) für den Verkehr mit den Stationen Mengede und Metelen enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen, bei welchen auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,10 M. käuflich zu haben sind. Köln, den 29. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) (679)

Südwestrussisch-Norddeutscher Verband. An Stelle des mittelst diesseitiger Publication vom 17. huj. gekündigten Gütertarifs vom 1./13. October pr. des rubricirten Verbandes incl. des vom ersten hj. giltigen ersten Nachtrags tritt vom 2. Mai cr. n. St. ab ein neuer Gütertarif unter derselben Firma für den Verkehr zwischen Russischen Südwestbahnstationen einerseits und den Stationen der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Bromberg, Berlin, Hannover, Elberfeld, Magdeburg, Köln (rechts- und linksrheinisch) sowie der Directionen der Oberschlesischen, Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits jedoch nur mit der Instradirung via Grajewo-Korschen für sämmtliche Classen und Specialtarife in Kraft.

Exemplare dieses Südwestrussisch-Norddeutschen Gütertarifs sind vom 25. n. Mts. ab bei den Stationscassen der betheiligten Deutschen Bahnen käuflich zu haben. Bromberg, den 27. März 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (680 J)

Am 1. April d. Js. tritt zu dem **Local-Gütertarif** für den diesseitigen Directionsbezirk ein Nachtrag III in Kraft, welcher ausser den bereits anderweit publicirten Tarifänderungen Folgendes enthält:

1. Aufhebung der Specialbestimmungen für die Beförderung von frischen Seefischen, lebenden Fischen, Fischbrut etc.;
2. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife für Holz, Europäisches etc., Eisen und Stahl etc., Früchte etc.;
3. Controlevorschriften für Anwendung der Sätze des Ausnahmetarifs für Blei und Zink etc. sowie Ausdehnung letzterer auf Sendungen nach Swinemünde, welche in Stettin nicht länger als 3 Monate gelagert haben;
4. Aenderung der Ueberfuhrgebühren für Breslau, Gebühren für die Ueberladeverrichtung zu Fürstenberg i/Meckl., Anrückegebühren für Kohlentransporte ab Wenzeslausgrube;
5. anderweite Entfernungen und Tarifsätze für Station Lichtenberg, Altwasser, Waldenburg i/Schles. und Dobrilugk-Kirchhain (für letztere drei Stationen bereits publicirt), neue Entfernungen und Tarifsätze für
   a) die Stationen Cüstrin, Lebus, Podelzig der bisher der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg unterstellten, vom 1. April d. Js. ab zum diesseitigen Directionsbezirk gehörigen Strecke Frankfurt a/O.-Cüstrin,
   b) die am 1. April d. Js. zur Eröffnung gelangende Haltestelle Neukünkendorf an der Berlin-Stettiner Bahn,
   c) die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg der Neubaustrecke Hirschberg-Schmiedeberg, gültig vom Tage der Betriebseröffnung letzterer;
6. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Holz, Europäisches etc., Getreide etc., Steinkohlen etc., Braunkohlen etc.;
7. Berichtigungen.

Durch den fraglichen Tarifnachtrag wird der Local-Gütertarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg vom 1. Juli 1880, der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Directionsbezirken Bromberg und Berlin vom 1. August 1881 und der Ausnahmetarif (A) für Niederschlesische Steinkohlen vom 1. Juli 1878, nebst den zu denselben erschienenen Nachträgen, ferner durch den bereits zur Einführung gelangten Nachtrag II zum diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Localtarif der Königlichen Ostbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen und der Anhang zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Directionsbezirken Bromberg und Berlin vom 1. Februar d. Js. für den Verkehr zwischen den Stationen Cüstrin, Lebus, Podelzig sowie zwischen diesen und den übrigen Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks vom 1. April d. Js. ab aufgehoben.

Exemplare des Tarifnachtrags sind zum Preise von 0,20 M. pro Stück bei den Gütercassen des diesseitigen Bezirks sowie im Auskunftsbureau der Staatseisenbahnen hier, Köthenerstrasse 44, käuflich zu haben. Berlin, den 28. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (681 J)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Im Verkehre zwischen Berlin (B.-A.) einerseits und Heldrungen, Gr. Rudestedt und Stotternheim andererseits kommen vom 1. April d. J. ab die im Verkehre zwischen Berlin (Dresdener Bahnhof) und den gedachten Stationen bestehenden Tarifsätze zur Einführung. Magdeburg, den 28. März 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (682)

Am 15. Mai d. Js. kommen für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und bezw. Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits neue Tarife zur Einführung, wodurch gleichzeitig sämmtliche z. Zt. bestehenden directen Tarifsätze für den Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen den bezeichneten Stationen aufgehoben werden.

Durch die neuen Tarife treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze ein.

Gleichzeitig treten für die Concurrenzstationen der Nachbarbahnen und zwar:

- Kreiensen und Ringelheim der Braunschweigischen Eisenbahn,
- Hamburg, Lüneburg und Buchholz der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
- Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn,
- Neu-Brandenburg der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn,
- Delitzsch, Falkenberg, Elsterwerda und Kohlfurt der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn,
- Calau und Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn,
- Peitz und Cottbus der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn,
- Dresden und Grossenhain der Sächsischen Staatseisenbahnen,
- Altwasser, Breslau, Liegnitz und Waldenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn

in allen denjenigen Relationen der neuen Tarife, für welche in den bezüglichen Verbandtarifen im Verkehre mit diesen Concurrenzstationen directe Frachtsätze vorgesehen sind, die für die gleichnamigen Staatsbahnstationen zur Einführung kommenden neuen Taxen in Kraft.

Ueber die neuen Sätze wird schon jetzt von dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirection Auskunft ertheilt; vom 1. Mai cr. ab sind die neuen Tarife bei den betreffenden Verbandstationen käuflich zu haben. Berlin, den 31. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (683)

Norddeutscher Verband. Die in den Ausnahmetarifen

a) für Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg vom 1. August 1879;
b) für Steinkohlen etc. von den Zechen und Kokereien des Ruhr- und Wurmgebietes nach Berlin etc. vom 5. August 1877;
c) für Steinkohlen etc. von den Zechen und Kokereien des Ruhr- und Wurmgebietes nach Stationen der Berliner Verbindungsbahn vom 5. August 1877;

sowie in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Gasanstalten in Rheinland-Westfalen, sowie für die Zechen bei Alsdorf und Höngen

treten am 15. Mai cr. ausser Kraft. Hannover, den 27. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (684)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft zufolge ist am 15. d. M. die Haltestelle Tormas zwischen den Stationen Schützen und Bükk auf der Linie Wiener-Neustadt-Kanizsa für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Gebühren werden sowohl für Fahrkarten als für Reisegepäck in der Richtung nach Kanizsa ab Schützen und in der Richtung nach Wiener Neustadt ab Bükk bemessen und eingehoben.

Berlin, den 25. März 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. Bahnverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg zufolge wird am 1. April cr. der von der Staatseisenbahnverwaltung auf der Strecke Lyck-Prostken geführte Mitbetrieb eingestellt und kommen von da ab die gemischten Züge No. 481–484 auf dieser Strecke in Wegfall.

Berlin, den 28. März 1882.

Die geschäftsführende Direction.

4. General-Versammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung auf

Samstag, den 29. April 1882, Morgens 10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1881.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1881 gemäss § 45, Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen

Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:

„Die Generalversammlung wolle sich damit einverstanden erklären, dass mit Genehmigung der Kgl. Staatsregierung bei den auf den Inhaber lautenden Actien und Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen die Einschreibung auf den Namen der Besitzer in den Büchern der Gesellschaft eingeführt werde, und der Verwaltung die Ermächtigung ertheilen, in eigener Zuständigkeit ein Reglement hierüber aufzustellen und zu erlassen, welches auch die für die Vinculirung und Devinculirung zu leistende Vergütung festzusetzen hat.“

V. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vergl. Geschäftsbericht Seite 19) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45, Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Ludwigshafen, den 27. März 1882. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Böcking, Kgl. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (99)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XXI. (ordentliche) Generalversammlung der Actionäre findet am 29. April 1882, Vormittags 10 Uhr, in Wien im Bureau der Gesellschaft, I. Elisabethstrasse No. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Verwaltungsraths-Wahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in Wien: bei der Centralcassa der Böhmischen Westbahn, I. Elisabethstrasse No. 9,

in Prag: bei der Betriebs-Hauptcassa und bei der Filiale der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe,

in Frankfurt a. M.: bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und

in Berlin: bei der Direction der Discontogesellschaft,

und zwar: in Wien bis zum 15. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 14. April l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 28. März 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (100)

PRIVAT-ANZEIGEN.

5. Auszahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die am 1. April cr. fälligen halbjährlichen Zinsen unserer Prioritätsobligationen können gegen Einlieferung des Coupons No. 15 über 7,50 *M.* bei folgenden Zahlstellen:
1. bei unserer Hauptcasse hierselbst,
2. in Breslau bei der Breslauer Discontobank Friedenthal & Co.,
3. in Berlin bei den Herren Gebr. Guttentag und bei den Herren Born & Busse

erhoben werden.

Die einzulösenden Coupons sind nach der Nummernfolge zu verzeichnen und ist ein Duplicatverzeichniss beizufügen. Schriftwechsel und Geldsendungen finden in der Regel nicht statt. Poln. Wartenberg, den 25. März 1882. Direction. (102)

6. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische). Die Lieferung des Bedarfs an Flussstahl-Locomotiv- und Tenderachsen pro 1882/83 (circa 80 Stück) soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen liegen bei unterzeichneter Dienststelle, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Franco-Einsendung von 0,50 *M.* portofrei von derselben bezogen werden. Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Locomotiv- und Tenderachsen" versehen bis zum 5. April 1882, Abends, der unterzeichneten Dienststelle einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 6. April 1882, Vormittags 10 Uhr, erfolgen wird. Köln, den 25. März 1882. Maschinentechnisches Büreau. (101)

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte-Materialien aus dem Jahre 1881 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 *₰* bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, beliebe man bis zum 17. April d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden. Giessen, den 23. März 1882. Grossherzogliche Direction. (97)

Privat-Anzeigen.

Weichen gesucht!

Für meine Privatgleisanlage suche ich:
1 symetrische Weiche mit Herzstück 1:7
1 linksseitige „ „ „ 1:9.
Preis-Off. fr. Leipzig erbittet
Dr. Carl Heine,
Schleussig Neuer Anbau
b/Leipzig.

Ein Telegraphen-Techniker u. Mechaniker mit besten Attesten über seinen vorzügl. Erfolg, welcher bei der Berg.-Märk. Eisenb. sowie in einer grösseren Stadt viele Jahre mit dem Bau und der Unterh. bes. unterird. Telegr.-Einrichtg. auch electr. Licht-Anlag. beschäft. war, sucht dauernde Stell. ev. auch im Ausl. Frk. Off. sub **A. S.** Exped. d. Ztg.

Auf der Gewerbe- und Kunst-Ausstellung zu Düsseldorf 1880 mit der goldenen Staats-Medaille prämiirt.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb

in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,

liefert:

A. Walzwerks-Produkte

aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- u. Fein-Eisen, Rund-, Quadrat-, Flach-, Schneid- und Band-Eisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als ⌊-T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Grnben- und **Winkelschienen.**
Bleche als: Kesselbleche in allen Qualitäten, Fein-, Brücken-u. Reservoir-Bleche, gesteinte u. gerippte Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnschienen	60,000 t
Eisenbahnschwellen	10,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Bleche	7,500 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t
Walzdraht	7,000 t

B. Stahlwerks-Produkte.

Façonguss aus Flusseisen und Flussstahl nach eigenen und fremden Modellen.

C. Hochofen-Produkte.

Pnddel-, Gicsserei-, Bessemer- und **Thomas-Roheisen.**
Spiegeleisen und **Ferro-Mangan.**

Produktionsfähigkeit pro Jahr:
Roheisen 170,000 t.

D. Maschinelle Produkte etc.

Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Förder-, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Schiffsmaschinen bis zn den grössten Dimensionen.
Druck- und **Hebepnmpen** für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rnnd-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbsttätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poteriegnss.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon nnd jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Sonstige Ketten jeder Art.
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachkonstruktionen jeder Grösse.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne** etc.
Schwimmende Docks.

E. Bergbau-Produkte.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nnsskohlen der Zeche Oberhausen.

PATENTE: **Wasserhaltnngsmaschinen** mit Rotation und Hubpausen, System Kley. **Flachschieber nnd Präzisions-Stenernngen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen** mit Expansionssteuerung, System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbsttätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
III. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
IV. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
V. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
VIII. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Rellinghausen.
IX. Zeche Neu-Essen IV in Rellinghausen.
X. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XI. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Lothringen etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 8000.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik**
Dresden, Freibergerstrasse 43. **Friedr. Siemens.**

Goldene Medaille,
Höchste Auszeichnung im Internationalen
Wettstreit **Arnheim** (Holland) **1879.**

Medaille **Breslau 1869.** — Goldene Medaille **Offenbach a/M. 1879.** — Verdienst-Medaille **Wien 1873.**

Diplom A, erster Preis für ausgezeichnete Leistung **Kassel 1870.**

Goldene Staats-Medaille. — Düsseldorf 1880.

Die

Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in **Amöneburg** bei **Biebrich** a/Rh. und **Mannheim**

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 300 000 Tonnen pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 27. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. April 1882.

Wegen der Feiertage erscheint die nächste Nummer erst am 14. April. Die Redaction.

Inhalt: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Wechsel der geschäftsführenden Direction). — Verein für Eisenbahnkunde. — Elektrotechnischer Verein. — Die beiden Nordamerikanischen Routen nach dem Stillen Weltmeer. — Expressgut-Beförderung auf den Badischen Staatseisenbahnen. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Main-Neckar Eisenbahn. — Aus Bayern. — Eröffnung der Strecke Wageningen-Ede der Niederländischen Rhein-Eisenbahn. — Schweiz. — Rumänien. — Spanien. — Enteignung. — Literatur: Bleich, Lohnberechnungstabellen. Zeitschrift des Kgl. Preuss. Statistischen Bureaus. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Verkehrs-Wiederaufnahme. 3. Bahnverwaltung. 4. Zollamts-Verlegung. 5. Generalversammlungen. 6. Auszahlungen. 7. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Wechsel der geschäftsführenden Direction.

Damit in der regelmässigen Erledigung der Vereinsgeschäfte keine Stockungen eintreten, wenn die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (welcher von der vorjährigen Generalversammlung von Neuem das Mandat zur Führung der Vereinsgeschäfte ertheilt worden ist) demnächst, mit dem Uebergang der genannten Bahn in die Hände des Staates, aufgelöst wird, hat die am 25. v. Mts. in Berlin tagende Statuten-Commission des Vereins empfohlen, die obere Leitung der Vereinsgeschäfte provisorisch einem Mitgliede der jetzigen geschäftsführenden Direction, welches sich schon bisher dieser Leitung vorzugsweise gewidmet hat, persönlich zu übertragen, nämlich dem Herrn Director Schrader, welcher in den letzten Jahren auch in den Generalversammlungen des Vereins bekanntlich den Vorsitz geführt hat.

Derselbe wird, wenn die Vereinsverwaltungen, wie zu erwarten, diesem Vorschlage ihrer Commission zustimmen, die Ueberführung der Vereinsgeschäfte von der Zeit des Ueberganges des Berlin-Anhaltischen Unternehmens auf den Staat bis zur Uebernahme der Geschäfte durch die in der nächsten ordentlichen Generalversammlung zu wählende neue Geschäftsführung in der Weise übernehmen, dass er allein die geschäftsführende Direction vertritt und ihm deren Befugnisse und Verpflichtungen zufallen. In Fällen seiner Behinderung soll derselbe ermächtigt werden, sich durch ein Mitglied der in Berlin domicilirten Eisenbahn-Directionen vertreten zu lassen.

Die in den letzten Tagen von Cassel aus verbreitete Nachricht, dass eine ausserordentliche Generalversammlung des Vereins daselbst im Laufe des April stattfinden werde, ist nicht zutreffend.

Verein für Eisenbahnkunde.

Versammlung am 14. März 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspector Jungnickel.

Herr Geh. Regierungsrath Professor Reuleaux spricht über **Australische Eisenbahnen.** Der Vortragende erörtert zunächst im Allgemeinen die geographischen, klimatischen und geologischen Verhältnisse Australiens, die politische Eintheilung und culturelle Entwickelung der einzelnen Staaten und erwähnt der hauptsächlichsten Expeditionen zur Erforschung des Innern des Landes. Die Ausdehnung der Eisenbahnen und Telegraphenlinien, die Verschiedenartigkeit der Spurweite der verschiedenen Eisenbahnen, die Grösse der Ein- und Ausfuhr und der finanziellen Lage der einzelnen Staaten verdeutlichte der Vortragende durch nachstehende Tabelle:

Im Jahre 1879 hatten die Staaten	Flächeninhalt Englische □ Meilen	Einwohner	Eisenbahnen Englische Meilen	Telegraphen-Linien (Englische Meilen)	Telegraphen-Drähte (Englische Meilen)	Spurweite der Eisenbahnen Engl. Zoll	Ein- und Ausfuhr	Staats-Einkünfte und -Ausgaben
Victoria	88 198	899 333	1 125	3 155	} 31 556	63	} Einfuhr: 50 545 000 £ Ausfuhr: 44 742 703 £	Einkünfte: 17 470 271 £ Ausgaben: 18 618 782 £
Neu-Süd-Wales	310 938	734 282	736	7 517		56½		
Queensland	669 520	217 851	503	5 871		42		
Süd-Australien	903 690	259 460	559	4 393		63 u. 42		
West-Australien	1 000 000	28 668	72	1 569		42		
Tasmanien	26 215	112 469	172	864	} 9 078	54 u. 42		
Neu-Seeland	105 324	463 729	1 171	3 605		42		
zusammen	3 103 885	2 715 792	4 338	26 974	40 634	{ 4 verschiedene Weiten	—	—
Im Vergleich dazu hatte Deutschland	209 830	42 727 360	18 918	27 243	97 828	—	} Einfuhr: 241 060 000 £ Ausfuhr: 151 000 000 £	Einkünfte: 83 708 000 £ Ausgaben: desgl.

Die grösste Eisenbahn-Unternehmung ist die projectirte sogenannte Ueberlandbahn der Colonie Queensland. Man beabsichtigt die Hauptstadt dieser Colonie, Brisbane, durch eine Eisenbahn in schräger Linie durch die Nordostecke Australiens mit einem Hafen am Golf von Carpentaria zu verbinden. Die Hauptlinie wird über 1 000 Englische Meilen, die Anschlusslinien gegen 700 Englische Meilen, alle Linien zusammen nahezu 380 Deutsche Meilen lang werden. Der Ausgangspunkt ist Roma, die jetzige Endstation der Queensländer Bahn, in dem westlichen Theil des Walddistrictes „Darling Downs". Von dort soll die Bahn in zwei Zweigen einestheils nordwestlich nach Blackall, anderentheils südwestlich nach Cunnamulla geleitet werden. Von Blackall aus geht die Bahnlinie ziemlich genau nördlich bis Aramac und zieht sich von da in einer, im Allgemeinen nordwestlich gehenden Richtung bis nach Point Parker am Golf von Carpentaria. An die Hauptlinie soll sich nördlich von Blackall eine westliche Zweiglinie nach Cometville und Rockhampton anschliessen. Weiter nördlich soll abermals eine Zweiglinie einmünden, welche Townsville und

Port Denison mit der grossen Stammlinie zu verbinden bestimmt ist. — Obgleich Australien im Allgemeinen an bedeutenden Wasserläufen arm ist, berührt gerade das Bahngebiet einige wasserreiche, nach Norden gehende Ströme, welche theilweise sehr lange Brückenübergänge nothwendig machen werden. Bauhindernisse, welche durch Gebirge veranlasst werden möchten, sollen nach den bisherigen Ermittelungen nur in geringem Grade vorliegen. Die Beschaffung der Baukosten geschieht, wie in Amerika bei der Pacificbahn, durch Abtretung von Land. Doch soll nicht, wie bei jener Bahn in Amerika, ein die Bahn in sich schliessender Landstreifen an die Baugesellschaft abgegeben, sondern es sollen derselben abwechselnd zu beiden Seiten „Blöcke“ von 25 Englischen Quadratmeilen überlassen werden. Es wird dabei vorausgesetzt, dass durch die Cultivirung des Landes, welches der Gesellschaft übergeben werden soll, die zwischenliegenden „Blöcke“ so an Werth gewinnen werden, dass sie dadurch einigermassen entschädigt werden wird. Im Ganzen werden der Baugesellschaft auf diese Weise 12 bis 16 Millionen Acres überwiesen.

Herr Oberst Golz referirt über eine von dem Eisenbahn-Secretär Ziegler in Elberfeld vorgeschlagene „Einheitsweiche“. Herr Ziegler will den jetzt bei Weichenanlagen unvermeidlichen, höchst lästigen und kostspieligen Verhau von Schienen ganz beseitigen und hat Schienendispositionen ausgearbeitet, welche bei einer Normal-Schienenlänge von 7 m mit einigen wenigen, nur um ganze oder halbe Meter von der Normallänge abweichenden Passstücken, alle Arten von Weichen zu legen gestatten. Der Referent beurtheilt die Ziegler'schen Vorschläge sehr günstig und misst ihnen eine hohe Bedeutung zu.

Herr Regierungs- und Baurath Rüppell bemerkt hierzu, dass die Ziegler'sche Theorie nicht neu sei und dass dieselbe beispielsweise von der Rheinischen Bahn als nicht praktisch wieder aufgegeben worden sei. Die vielen Passstücke bei den Weichen seien kein erheblicher Nachtheil, da auf diese Weise eine Menge alter Schienen noch Verwendung finden; die durch die Normalweiche gewonnenen Vortheile seien kein genügender Ersatz für die dabei aufzugebenden Vortheile der jetzigen Weichenconstruction. In der Ziegler'schen Berechnung seien ausserdem auch einige nicht unwesentliche Fehler enthalten.

Der als Gast anwesende Professor Dr. Cerebotani erläutert den von ihm erfundenen und im Deutschen Reich patentirten neuen Entfernungsmesser. Bei demselben sind die Höhe und die unbekannten Seiten eines beliebigen Dreiecks (bezw. Entfernungen) von einem Standpunkt aus (Basis oder Scheitel) a) ohne jegliche Winkelberechnung, b) ohne Verwendung von Nonius oder ähnlichem, wohl aber von einem einfachen Massstab in Centimeter und Millimeter ganz zuverlässig abzulesen. Dies geschieht 1. durch Anbringung von 2 Punkten (bezw. 2 Visirkörnchen, dem Diaster entsprechend), welche auf einer hin und her verschiebbaren und stets der Basis parallelen Linie liegen und über welche die abzumessenden Seiten bezw. Entfernungen hindurchgehen; oder 2. durch Einführung einer auf einer Scala drehbaren Leiste, auf welcher das eine Fernrohr ruht, während die Richtung des anderen unveränderlich ist; 3. durch Anbringung von drehbaren Schienen, mittelst deren Anhöhen und Tiefen etc. vom Scheitel aus bestimmt werden.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wird Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Beil als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der Sitzung am 28. März machte der Vorsitzende nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten die Mittheilung, dass in nächster Zeit die Herstellung der ersten directen telegraphischen Verbindung zwischen Deutschland und Nordamerika erfolgen werde. Das 880 Seemeilen lange Kabel wird zwischen Greetsiel bei Emden und Valencia an der Westküste von Irland, zum Anschluss an die Kabel der Anglo-Amerikanischen Telegraphengesellschaft, zur Verlegung kommen. Die Verladung auf den Kabeldampfer Scotia hat bereits stattgefunden; die Betriebseröffnung steht in der zweiten Hälfte des Monats April zu erwarten. Deutschland wird dadurch nicht nur eine directe Deutsch-Amerikanische Verbindung, sondern auch eine sichere Verbindung erhalten, da der Betrieb auch dann keine Störung erleiden wird, wenn die oberirdischen Leitungen in England durch Sturm oder sonstige Ursachen unterbrochen sein sollten; ausserdem gewährt die Legung des Kabels den Vortheil, dass Deutschland im telegraphischen Verkehr mit Nordamerika denselben Tarif, wie die unmittelbar an den Atlantischen Ocean grenzenden Länder England und Frankreich bekommen wird. Eine weitere Mittheilung des Vorsitzenden bezog sich auf Versuche, welche die Reichs-Telegraphenverwaltung gegenwärtig im Apparatsaale des Haupt-Telegraphenamtes zu Berlin mit Swan'schen Glühlicht-Lampen anstellen lässt. Für jeden Tisch mit 12 Morseschreibern geben drei, für die Hughesapparate je eine Glühlampe ein ausreichend helles Licht. Die Versuche sind zwar noch nicht als abgeschlossen zu erachten, haben indess unverkennbare Vorzüge des elektrischen Glühlichts vor der Gasbeleuchtung gezeigt. Die Färbung des Glühlichts ist eine angenehme, die Intensität desselben sehr gleichmässig, die Wärmeentwickelung verschwindend klein und eine Bildung von Gasen findet nicht statt.

Herr Professor Dr. Paalzow besprach sodann in einem längeren interessanten Vortrage die Apparate der Reibungselektricität und galvanischen Elemente auf der Pariser Ausstellung, indem er Abbildungen der in Paris ausgestellt gewesenen Reibungs-Elektrisirmaschinen und Influenzmaschinen vorwies und die Wirkungen derselben durch Demonstrationen an mehreren grösseren Elektrisirmaschinen vor Augen führte. Nachdem Redner hervorgehoben hatte, wie der Reichs-Postverwaltung Dank dafür gebühre, dass sie ein Modell der ersten und ältesten Elektrisirmaschinen von Otto von Gericke ausgestellt und dadurch, sowie durch Vertheilung einer besonderen Druckschrift die Verdienste Gericke's um die Elektricitätswissenschaft in das rechte Licht gestellt habe, kam derselbe auf die von dem Teyler'schen Museum in Haarlem ausgestellte gewaltige Scheibenmaschine des Niederländers van Marum zu sprechen, welche den grössten Raum des den Holländern im Industriegebäude zugewiesenen Platzes einnahm und 24 Zoll lange Funken zu geben im Stande ist; die gedachte Maschine zeichnet sich besonders dadurch aus, dass sie beide Elektricitäten, die positive des Conductors und die negative des Reibzeugs, in gleicher Stärke liefert. Der Vortragende ging alsdann auf die Influenzmaschinen von Holtz und Töpler näher ein und wies darauf hin, dass die Maschinen des Letzteren sehr wohl fähig seien, Wasser zu zersetzen, einen dünnen Draht zum Glühen zu bringen und Geisler'sche Röhren zu erleuchten. Von galvanischen Elementen sind ausser den secundären Batterien von Gaston Planté und Faure besonders die Chlorsilber-Elemente von Warren de la Rue erwähnenswerth. Der Englische Physiker hat in seinem Londoner Cabinet 14 000 derartige Elemente zusammengestellt und vermag mit ihrer Hülfe Funken von 16 mm Länge herzustellen. Nach seiner Berechnung würde, da die Funkenstärke proportional dem Quadrat der Elemente wächst, zur Erzeugung eines Blitzes von der Länge einer Englischen Meile die respectable Anzahl von 3 500 000 Chlorsilber-Elementen erforderlich sein. Gaston Planté vermochte mit seiner in Paris ausgestellten Batterie von 800 Elementen Funken bis zu 8 cm Länge zu entwickeln. Zum Beweise, dass die Planté'sche Batterie auch elektrisches Licht zu erzeugen im Stande ist, wurde der Versammlung mit Hülfe von 20 Elementen einer Planté'schen, durch 6 Bunsen'sche Elemente geladenen Batterie die Erleuchtung einer Swan'schen Lampe vorgeführt. Endlich gedachte Redner der auf dem Prinzip der Planté'schen secundären Batterie beruhenden Faure'schen Batterie, sowie der galvanischen Elemente von Bunsen, Tommasi, Hittorf, Becquerel und Anderen.

Nach Beendigung des Vortrags machte Herr Professor Dr. Neesen eine interessante Mittheilung über einen eigenthümlichen Blitzschlag. Der Blitz war zuerst in eine Pappel gefahren, von dieser in eine darunter stehende Ulme und dann auf ein eisernes Stacket übergesprungen, hatte letzteres in seiner ganzen Länge durchlaufen und war alsdann, nachdem er sich ein tiefes Loch in die Erde gebohrt, auf ein in trockenem Erdreich liegendes Gasleitungsrohr übergesprungen. Das letztere verfolgend nahm der Blitz, ohne erhebliche Verheerung anzurichten, seinen Weg durch ein bewohntes Gebäude und ging auf der entgegengesetzten Seite desselben an einer Regenrinne zur Erde nieder. Dieser Blitzschlag dürfte auf die Nothwendigkeit hindeuten, Blitzableiter nur dann mit Gasleitungen zu verbinden, wenn letztere in genügend feuchtem Boden liegen. Zum Schluss machte Redner darauf aufmerksam, dass Kupfer keineswegs, wie vielfach angenommen werde, stets ein vortrefflicher Leiter und daher mit besonderem Nutzen zu Blitzableitern zu verwenden sei; nach neueren Beobachtungen sei vielmehr die Leitungsfähigkeit des Kupfers je nach dem Fundort desselben sehr verschieden, und es betrage beispielsweise das Leitungsvermögen des in den Minen von Rio Tinto gewonnenen Kupfers nur 14 pCt. des reinen Kupfers. Vorsicht bei der Wahl des Kupfers sei daher geboten.

Die beiden Nordamerikanischen Routen nach dem Stillen Weltmeer.

In früheren Mittheilungen haben wir bereits die Aufmerksamkeit auf die verschiedenen neuen Linien hingelenkt, welche das ganze Nordamerikanische Festland vom Atlantischen bis zum Stillen Weltmeer durchziehen sollen und der seit Jahren bestehenden, bekanntlich von Chicago westwärts durch Jowa, Nebraska, Colorado, Utah und Nevada nach San Francisco führenden, das Felsengebirge überschreitenden Pacific Bahn (Union- und Central-Pacific Bahn) Concurrenz zu machen bestimmt sind.

Eine dieser neuen Linien, die der Southern Pacific und Atchinson, Topeka und Santa Fe Bahn, ab Kansas City am Missouri Fluss die Staaten und Territorien Kansas, Newmexico, Arizona und via Los Angeles (am Stillen Meer) Californien durchziehend und ebenfalls nach San Francisco führend, ist nun kürz-

lich in Betrieb gesetzt und es wird fortan grosses Interesse gewähren, die Verhältnisse beider Linien zu vergleichen und zu beobachten, wie diese beiden gigantischen Körper auf einander einwirken. Wir glauben daher, dass es unseren Lesern nicht unwillkommen sein wird, wenn wir die nachfolgende ausführliche Schilderung hierüber aus der „Correspondence Chicago Tribun“ wiedergeben.

„Von Newyork nach San Francisco ist eine lange und ermüdende Reise auf beiden südlichen Routen. Die Gegend durch Arizona und Newmexico ist noch spärlich colonisirt, die Reisezeit ist lang und der Durchgangsverkehr ist noch gering im Vergleich mit der alten Route. Die Wagen der Süd-Pacific sind freilich neu und comfortabel, Bahnkörper und Geleise sind ordnungsmässig und zuverlässig, aber die bestehenden Züge passiren die schönsten Gegenden zur Nachtzeit und die Annehmlichkeiten für die Reisenden sind noch mangelhaft und unvollkommen.

Kansas City liegt gerade östlich von San Francisco. Die geographische Breite zwischen beiden Städten ist sehr wenig verschieden; aber die allgemeine Richtung der Atchinson, Topeka und Santa Fe Bahn ist eine westliche nur bis La Junta, eine Entfernung von 571 Miles; dann fast südlich bis Deming 578 Miles; von wo die Southern Pacific nordwestlich geht bis San Francisco, 1 197 Miles mehr. Zwischen dem Abgangspunkt und dem südlichsten Punkt der Linie ist eine Differenz von etwa 6 Breitegraden und dies auf eine Differenz von 30 Längegraden zwischen den Endpunkten oder auf eine Gesammtlänge von 2 346 Miles zwischen dem Missouri Fluss und dem Pacific.

Die allgemeine Richtung der Union und Central Pacific Bahn ist stets eine westliche und der südlichste Punkt differirt nicht mehr als 3 Breitegrade vom nördlichsten, der Weg ist kürzer und mehr direct, und die Reise wird viel weniger monoton. Die ganze Entfernung von Omaha nach San Francisco beträgt 419 Miles weniger, als von Kansas City, während von Chicago die Entfernung mit der „Southern Pacific“ 2 833 Miles beträgt, gegen 2 427 Miles auf der nördlichen Route.

Obwohl die Züge auf der alten Route thatsächlich durchschnittlich etwa 2 Miles weniger pro Stunde zurücklegen als auf der neuen, ist die Zeitdifferenz zu Gunsten der ersteren doch 13 Stunden ab Chicago und anderen Städten des Ostens. Der mit der Central Pacific Bahn von San Francisco abfahrende Reisende trifft in Ogden am Grossen Salzsee nach 48, in Omaha nach 103, in Chicago nach 128 und in Newyork in 167 Stunden ein, dagegen kommt er mit der südlichen Route in Deming nach 56, in Kansas City nach 117, in Chicago nach 141, in Newyork nach 180 Stunden an. Bei Benutzung des Expresszuges der letzteren Route ist die Zeit etwas kürzer. Der Fahrpreis der gewöhnlichen Durchgangsbillets ist, ungeachtet der Differenz in der Entfernung zwischen San Francisco und Chicago von 406 Miles und in der Zeit um 13 Stunden, gleichwohl auf beiden Linien derselbe, nämlich 115,30 D. in I., 88 D. in II. und 56,50 D. in III. Classe und nach Newyork 138,30 D. in I., 105 D. in II. und 65 D. in III. Classe. Einige wunderbare Beispiele von Eisenbahn-Fahrpreisdifferenzen sind bemerkenswerth auf beiden Linien. Ueber die Southern Pacific Bahn sind die Preise nach San Francisco dieselben wie nach Los Angeles, einer um 470 Miles näheren, ebenfalls am Pacific gelegenen Stadt, während nach Yuma, 731 Miles näher an Chicago als San Francisco, der Fahrpreis sogar höher ist!

Von Tuscon nach Chicago, eine um 978 Miles kürzere Strecke als nach San Francisco, kostet das Durchgangsbillet nur 4,60 D. weniger, hingegen das Localbillet nach San Francisco 55 D. Der Fahrpreis von Deming nach Chicago ist 88,80 D., also nur 26,50 D. weniger als vom Pacific, bei einer um 1 197 Miles grösseren Entfernung! Wenn der Reisende zwischen den genannten grossen Städten seine Reise in Yuma, Deming und Las Vegas unterbrechen und ein Billet auf jeder Station dieser Städte nach der folgenden lösen würde, so betrüge der Gesammt-Fahrpreis 181,40 D., d. h. 66,10 D. mehr als für ein Durchgangsbillet auf die ganze Entfernung.

Aehnliche eigenthümliche Differenzen bestehen auf der Union und Central Pacific Bahn, da die Fahrpreise nach den Städten in Nevada ungefähr dieselben sind, wie nach San Francisco. Der Preis von Omaha nach Carson oder Virginia ist derselbe wie nach dem einige hundert Miles entfernteren San Francisco. Ueber Neworleans und die Texas und Pacific Bahn ist der Tarif noch nicht klar ersichtlich; aber bei derselben Leitung resp. Controle als bei den anderen beiden Linien sind ähnliche Verhältnisse auch dort zu erwarten. Man kann von Newyork nach San Francisco und von hier nach Neworleans fahren, ohne das Bereich von Jay Gould und den Central Pacific Directoren zu verlassen.

Schlafwagen-Privilegien sind auf den älteren zwei Routen ungefähr die gleichen; ein Doppelbett von Omaha kostet 14 D. und eine Abtheilung 28 D. nach San Francisco; von dieser Stadt nach Deming kostet das Doppelbett 7 D., die Abtheilung 14 D., Gesellschaftsraum 28 D.; und von Deming nach Kansas City Doppelbett 7 D., Abtheilung 14 D., Gesellschaftsraum 24 D. Auf beiden Linien giebt es auch Schlafwagen für Einwanderer, welche so reinlich und comfortabel sind, als es die Billetpreise gestatten! Die Einwanderer-Fahrzeit zwischen San Francisco und Kansas City beträgt 223 Stunden, oder etwa doppelt soviel als die des Expresszuges, der Preis ist dagegen halb so hoch. Auf der Atchinson, Topeka und Santa Fe Bahn giebt es auch einen Specialtarif ausschliesslich für Einwanderer und Bergleute, welcher aber der Abänderung ohne vorherige Bekanntmachung unterliegt. Auf der Union und Central Pacific Bahn legt der Einwandererzug ungefähr 12 Miles pro Stunde zurück und braucht so zur ganzen Tour ab Omaha 8 bis 9 Tage Einwanderer haben für Verpflegung ungefähr halb soviel zu zahlen, als I. Classe-Passagiere, oder wenn sie dies vorziehen, können sie gekochte Vorräthe mit sich führen und Kaffee oder Thee in den Speisehäusern auf den Stationen kaufen und im Zuge verzehren. Einwandererbillets gelten zwischen Chicago und Omaha für 8 Tage, aber weiter westlich giebt es keine zur Unterbrechung der Fahrt berechtigenden Billets.

Der bei Weitem am unangenehmsten situirte Passagier auf beiden Routen ist der der II. Classe, welcher 27,30 D. weniger als der I. Classe-Passagier und 32,50 D. mehr als der Einwanderer zahlt. Er hat auf das Pullman-Privilegium kein Anrecht, sondern muss in den Rauchwagen der Expresszüge fahren und seine Durchgangsfahrt gewährt ihm nur wenig Vergnügen. Auf der Southern Pacific Bahn sind sogar die Sitze der II. Classe ungepolstert und machen ihre Härte während der langen Fahrt sehr fühlbar.

Die Speisehäuser der südlichen Route sind im Ganzen nicht so gut mit Vorräthen ausgerüstet und nicht so comfortabel gehalten, als die derartigen Häuser an der nördlichen Route. Die Gesammtkosten der Mahlzeiten vom Missouri nach dem Pacific betragen 10,25 D., eine nicht grosse Summe, wenn man die Anzahl der Mahlzeiten und den Charakter des durchfahrenen Landes berücksichtigt. Auf dem nördlichen Wege ist der Preis pro Mahlzeit gewöhnlich 1 D. und im Ganzen wird 13 mal angehalten. Die Speisestation in Rock Creek ist beliebt wegen ihrer mit Pflanzen ausgeschmückten Räume; in Green River giebt es zahlreiche Merkwürdigkeiten; Laramie ist berühmt wegen seiner saftigen Beafsteaks; Evanston wegen seiner Chinesischen Bedienung; Sidney wegen seiner Antilopensteaks u. s. w.

Auf den Stationen beider Linien sind mancherlei Curiositäten zu sehen, sei es eine Mustersammlung, eine Indianergruppe, eine Oase in der Wüste, eine Tarantel, Klapperschlange, Antilope oder ein grauer Bär etc. Durch Arizona halten sich die Pimas- und Maricopusindianer in respectvoller Entfernung von den Zügen, aber durch Nevada treiben sich die Pintes und Shoshones auf den Stationen umher, betteln um die Neigen des Frühstücks der Reisenden und stellen kleine Kinder aus für 2 Happen das Stück.

Soviel länger auch die Fahrt auf der südlichen Linie ist, als auf der nördlichen, so ist doch gleichwohl auf ersterer die Scenerie weit weniger abwechselnd und prächtig. Niemand der je die Fahrt von Omaha nach Californien gemacht hat, wird so leicht weder die Naturschönheiten des grossen Platte Thals vergessen, noch die sanften Abhänge und schneebedeckten Spitzen der Felsengebirge, noch die prachtvollen Wolkeneffecte der Laramie Ebenen, noch die mächtigen Schlünde und Abgründe der Wüste; ebenso wenig die prachtvollen Wagen, die vortreffliche Geleislage und die vielfachen anderen Anziehungspunkte, welche eine Ueberlandreise zu einer Quelle von grossem Vergnügen und Nutzen gestalten.

Die Reise auf der Southern Pacific ist dagegen, da sie weniger Anziehendes für den Reisenden bietet, langweilig und monoton. Diese Bahn hat auf ihrer ganzen Länge, ausgenommen am Tehachapi Pass und in den San Fernando Bergen, dem natürlichen Terrain folgen können und läuft auf hunderte von Meilen in einer fast völlig ebenen Fläche oder vielmehr Wüste. Auf den östlichen Anschlussbahnen sind die Schwierigkeiten des Baues viel zahlreicher gewesen und in den Glorieta und Raton Bergen sind Einschnitte und Tunnels von grosser Länge nöthig geworden.

Von der Colorado Linie zum Rio Grande Thal ist das Land sehr unfruchtbar und die zu überwindenden Schwierigkeiten waren nicht geringer, als die bei der Ueberschreitung der Sierra. Der Pass über die Raton Gebirge ist ungefähr 8 000 Fuss und der über Santa Fe etwa 7 400 Fuss hoch. Am Raton Pass ist die Steigung circa 200 Fuss pro Mile, an jedem Ende eines Zuges wird daher eine kräftige Maschine verwendet.

Gegen den nördlichen Weg wird häufig eingewendet, dass die schönste Gegend der Sierra in Folge der zahlreichen Schneeschutzdächer nicht sichtbar ist, aber ein viel begründeterer Einwand gegen die concurrirende Linie dürfte der sein, dass nach Lage der Züge die Tehachapi und Raton Pässe während der Nacht passirt werden und vom Missouri bis San Francisco der Reisende fast nichts sieht als Wüste und Ebene, hin und wieder begrenzt von fernen Bergketten. Man kann wohl sagen, dass heftige Kälte und Schneestürme auf dem Felsengebirge und in der Sierra die alte Route für die Winterbenutzung nie empfehlenswerth erscheinen lassen werden, wogegen bei Hitze und Flugsand in der Gila, Colorado, Mojave und anderen Wüsten die Sommerreise mit der Southern Pacific Bahn sicherlich eine durchaus nicht angenehme sein wird.“

Der vorstehenden, den Passagierverkehr betreffenden Schilderung schliessen wir nachfolgend noch eine, Californischen Blättern entnommene Mittheilung über die Wirkung an, welche die, gleichzeitig eine Durchgangslinie von San Francisco nach Neworleans herstellende Southern Pacific Bahn auf die Concurrenz des Californischen Weizens gegen den Weizenbau und die Weizenspeculation der diesseits der Felsengebirge gelegenen Theile der Union hervorgerufen hat. Dieselbe lautet:

„Die Zeit für die Beförderung des Californischen Weizens wird durch die Eisenbahnverbindung mit dem unteren Mississippi auf ein Drittel der Zeit, die der Weizentransport früher gebrauchte, verringert, woraus sich eine geringere Versicherungsrate und eine Zinsersparniss um zwei Drittel des bisherigen Aufschlages ergiebt. Da nunmehr der Weizen innerhalb weniger Meilen von jeder Farm in den Thälern in die Eisenbahn-Frachtwagen verladen werden kann und nicht vor der Ankunft in Neworleans umgeladen zu werden braucht, so fallen von vornherein die lästigen Werft-, Lager- und Umladegebühren fort, die bei der Verschiffung in San Francisco berechnet werden. Andererseits ist aber auch die Gefahr für Beförderung des nicht in Säcke gefassten Getreides durch diese directe Route beseitigt und Getreidespeicher werden ohne Frage an allen Stationen errichtet werden, so dass förderhin die Ausgabe für Säcke dem Farmer erspart bleibt. Unter den bedeutendsten Vortheilen des neuen Zeitabschnittes des Californischen Weizenbaues kommt ferner auch der Umstand in Betracht, dass die Verminderung der Transportzeit um zwei Drittel und die Verringerung der Kosten die Producenten und Commissionskaufleute in den Stand setzt, von dem jedesmaligen Marktbedarf directen Nutzen zu ziehen. Der Goldstaat wird jetzt in dieser Beziehung den grossen Weizenstaaten des Westens und des Mississippithales sowie Europas völlig gleichgestellt.“

Am 27. Februar cr. traf der erste durchgehende Eisenbahn-Frachtzug von San Francisco in Neworleans via der Southern Pacific Bahn ein. Die Fahrt hatte 14½ Tage in Anspruch genommen und betrug die Frachtrate 1,40 D. pro 100 Pfund. Wie sich die Concurrenz im Güterverkehr zwischen den beiden concurrirenden Pacific Linien im ost-westlichen Verkehre gestaltet, darüber fehlen bis jetzt noch die Nachrichten.

Expressgut-Beförderung auf den Badischen Staatseisenbahnen.

Wir sind in der Lage, als Ergänzung zu unserer unter der Aufschrift „Päckereibeförderung durch die Eisenbahn“ in No. 42 dieser Zeitung von 1881 gebrachten Nachrichten über die Entwickelung des Expressgut-Verkehrs auf den Badischen Bahnen die Ergebnisse dieses Verkehrs im Jahre 1881 mitzutheilen. Wir geben dieselben in Vergleichung mit den Resultaten des Vorjahres:

Es haben betragen:

im Jahre	die Anzahl der Sendungen Stück	das Gesammtgewicht kg	die Frachteinnahmen M.
1880	168 173	2 882 172	67 825,07
1881	220 195	3 489 257	86 378,05
somit 1881 mehr	52 022	607 085	18 552,98
od. Zunahme pCt.	30,9	21,0	27,3

Es ist hiernach wiederum eine bedeutende Zunahme sowohl der Stückzahl und des Gewichts als der Einnahme zu constatiren; der Umstand, dass die Stückzahl erheblich stärker zugenommen hat als das Gesammtgewicht, deutet darauf hin, dass sich hauptsächlich die Sendungen geringeren Gewichts vermehrt haben und sich daher die Erwartung erfüllt hat, welche man inhaltlich unserer obengenannten Nachrichten vom vorigen Jahre an die im Mai 1881 eingetretene Einführung einer Maximaltaxe von 50 ₰ für Sendungen bis zu 5 kg Gewicht auf alle Entfernungen und die Herabsetzung der Zustellgebühr für derartige kleine Sendungen geknüpft hat. — Im Uebrigen ist das erzielte günstige Ergebniss wohl auch als eine Folge davon zu betrachten, dass die Einrichtung der Expressgut-Versendung, die in Bezug auf Raschheit der Beförderung alle anderen Transportarten übertrifft und die deshalb bei vielen Handel- und Gewerbetreibenden rasch beliebt geworden ist, nach und nach auch in weiteren Kreisen bekannt wird und durch die vielen Vortheile, die sie bietet, immer neue Freunde gewinnt.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 3. April. (Politische Wochenschau. Das Verstaatlichungsgesetz. Die Eisenbahncommission. Freikarten für die Herrenhaus-Mitglieder. Dividendenschätzungen. Berlin-Hamburg. Ostpreussische Südbahn. Marienburg-Mlawka. Sächsisch-Thüringische Ost-Westbahn. Chemnitz-Kommotau. Pfälzische Bahnen. Cüstrin-Frankfurt a/O. Zum Begriff des Reisegepäcks. Berliner Stadtbahn-Einnahmen. Canal von Dortmund nach der unteren Ems.)

In voriger Woche hat das Abgeordnetenhaus wider Erwarten die kirchenpolitische Vorlage erledigt und zwar auf Grund eines zwischen dem Centrum und den Conservativen geschlossenen Compromisses, wonach die Vollmachten des Juligesetzes vom Jahre 1880, den Eidesdispens der Bisthumsverweser und die Aufhebung des Sperrgesetzes in einzelnen Sprengeln betreffend, bis zum 1. April 1883 wieder in Kraft treten, ferner der Bischofsartikel, die Aufhebung des Culturexamens und der Staatspfarrer angenommen, die Regelung der Anzeigepflicht und die discretionäre Befugniss, die Anzeigepflicht bei Hülfsleistungen im geistlichen Amte nachzulassen, aber abgelehnt wurden. Die zweite Lesung des Gesetzes wurde am Donnerstag, die dritte am Freitag vorgenommen und in der Schlussabstimmung wurde das Gesetz in der oben skizzirten Gestalt mit 228 gegen 130 Stimmen angenommen. Von den anderweitigen Verhandlungen des Abgeordnetenhauses ist die Debatte über den Welfenfonds von allgemeinerem Interesse. Seitens der Fortschrittspartei war nämlich beantragt worden, aus dem beschlagnahmten Vermögen des verstorbenen Königs Georg von Hannover sollten, abzüglich der Kosten für die Verwaltung des Fonds, die Ueberschüsse dem Vermögensbestande zugeführt werden. Nach sehr lebhafter gereizter Debatte wurde schliesslich der Antrag abgelehnt und ein solcher auf einfache Tagesordnung angenommen. Beide Häuser des Landtags haben am Freitag ihre Sitzungen vertagt, das Herrenhaus auf unbestimmte Zeit, das Abgeordnetenhaus bis Dienstag den 18. April. Zugleich ist die Einberufung des Reichstags in der zweiten Hälfte des April mit Sicherheit zu erwarten. Die Ankündigung der Frühjahrssession des Reichstags beweist übrigens, dass die Regierung ziemlich sicher ist, für das Tabakmonopol eine Majorität im Bundesrath zu finden. Der Reichskanzler hat den Regierungen der Bundesstaaten angekündigt, dass der Bundesrath am 15. April die Berathung der Tabakmonopol-Vorlage und des Unfallversicherungs-Gesetzes beginnen und dass dabei auf die Anwesenheit der stimmführenden Minister gerechnet werde. Speciell das Tabakmonopol würde nach einer offiziösen Berechnung im Bundesrath mit 36 gegen 22 Stimmen angenommen werden. Für dasselbe sollen angeblich stimmen wollen Preussen (17 Stimmen), Bayern (6 Stimmen), Württemberg (4 Stimmen), Hessen (3 Stimmen), Mecklenburg-Schwerin (2 Stimmen), Mecklenburg-Strelitz, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt und Waldeck (je 1 Stimme). Die Stimme Waldecks wird bekanntlich von Preussen abgegeben. Indessen glaubt man, dass Hessen vielleicht gegen das Monopol stimmen werde. — Den „B. P. N.“ zufolge hat gegenwärtig im Reichs-Justizamt die die Revision der Actien-Gesetzgebung berathende Sachverständigen-Commission sich dahin ausgesprochen, dass das sogenannte „Gründerrecht“ für den Fall der Erhöhung des Actiencapitals als unzweckmässig gesetzlich zu untersagen sei. Die Berathungen der Sachverständigen-Commission ziehen sich sehr in die Länge und es bilden nicht allein die juristischen, sondern auch Fassungsfragen bei einzelnen Bestimmungen den Gegenstand sehr eingehender Erörterungen.

Das Verstaatlichungsgesetz vom 28. v. Mts., betreffend den Erwerb der Bergisch-Märkischen, Thüringischen, Berlin-Görlitzer, Märkisch-Posener, Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn für den Staat, ist jetzt, nachdem es am vergangenen Montag auch durch das Herrenhaus genehmigt worden, im Preussischen „Staatsanzeiger“ publicirt.

Die Eisenbahncommission des Preussischen Abgeordnetenhauses trat am letzten Montag in die erste Berathung des Gesetzentwurfs ein, betreffend den Ankauf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn durch den Staat. In dieser ersten Sitzung kam man mit der Berathung nicht zu Ende. Am zweiten Tage der Berathung wurde seitens der Regierungsvertreter auf eine Anfrage wegen der Beamten-Pensionscasse bestätigt, dass die Erklärung, welche über die Beitragspflicht der Beamten seitens eines der Gesellschaftsorgane abgegeben sein soll, nicht zur Kenntniss der Staatsregierung gebracht und auch nicht zu ermitteln gewesen sei; unter Voraussetzung ihrer Richtigkeit aber würde die Staatsregierung keinen Anstand finden, dieselbe zur Richtschnur ihres künftigen Verhaltens zu nehmen. Ueber die Stellung, welche der Minister gegenüber dem Bau von Anschlussbahnen, insbesondere der Bahn Wittenberg-Torgau, einzunehmen gedenke, konnte eine Mittheilung nicht gemacht werden. Die Uebernahme der Bahn Kohlfurt-Falkenberg wurde als eine unwillkommene Zugabe bezeichnet, insofern der Vertrag, mittelst dessen die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft deren Verwaltung auf 60 Jahre übernommen, für die Staatsbehörde, welche in diesen Vertrag eintreten soll, in verschiedenen Punkten sehr sonderbare Verhältnisse herbeiführen wird. Indessen glaubte man daraus ebenso wenig einen Grund zur Ablehnung des ganzen Gesetzes hernehmen zu sollen, wie dies bei den früheren Verstaatlichungen mit ähnlichen Verträgen, z. B. mit dem über die Bahn Hannover-Altenbeken der Fall gewesen. Bezüglich der Verpflichtung der Stationen zur Zahlung von Communalsteuern wurde beschlossen, dieselbe Bestimmung in das vorliegende Gesetz aufzunehmen, welche bezüglich der Bergisch-Märkischen und Thüringischen Bahn von der Commission festgestellt worden ist. Die Redaction dieser Bestimmung wurde einer Subcommission in Gemeinschaft mit einem Vertreter der Regierung und der demnächstigen Genehmigung der Commission bei

der Berichtverlesung vorbehalten. Schliesslich genehmigte die Commission den Vertrag sowie das Gesetz, letzteres mit 12 gegen 5 Stimmen. — Im ferneren Verlaufe der Woche lagen der Eisenbahncommission noch vor: die redactionellen Beschlüsse der Subcommission über die Vorlage, betreffend die wirthschaftlichen Garantien, die Bezirks-Eisenbahnräthe und den Landes-Eisenbahnrath. Zur Tariffrage wurde folgender Antrag des Abg. v. Heede angenommen: „Bis zur reichsgesetzlichen Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens bedürfen Erhöbungen der für die einzelnen Classen des Güter-Tarifschemas zur Zeit bestehenden Normal-(Maximal-)Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zweck der Herstellung der Gleichmässigkeit der Tarife oder in Folge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen worden, der Zustimmung beider Häuser des Landtags durch Specialgesetz". Hierauf wurde das Gesetz mit 10 gegen 7 Stimmen angenommen. Abg. Neumann wird hierüber dem Plenum schriftlichen Bericht erstatten.

Das Preussische Herrenhaus nahm am Mittwoch beinahe einstimmig den Antrag Brüning-Mirbach an, welcher für die Mitglieder des Hauses Freikarten auf den zwischen Berlin und dem Wohnort jedes Mitgliedes liegenden Strecken fordert. Die Regierung versprach, den nach ihrer Ansicht wohlbegründeten Antrag in wohlwollende Erwägung zu ziehen.

Das Geschäftsjahr einiger Eisenbahngesellschaften schliesst mit dem 31. März. Bei der an diesem Tage erfolgten Abtrennung des Coupons pro 1881/82 war deshalb Zwecks Regulirung des Courses an der Berliner Börse die Dividende zu schätzen. Nach dieser Schätzung werden Berlin-Dresdener und Münster-Enscheder Actien und Prioritätsactien keine, Paulinenaue-Neu-Ruppiner Prioritätsactien dagegen 4 pCt. Dividende erhalten.

Betreffs der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wird aus Verwaltungskreisen mitgetheilt, dass die Direction für das verflossene Betriebsjahr die Vertheilung einer Dividende von 17½ pCt. bei dem Ausschusse der Gesellschaft in Vorschlag bringen wird.

Nach der Bilanz der Ostpreussischen Südbahn setzen sich die Einnahmen von 1881 wie folgt zusammen: Uebertrag 18 307 ℳ, Personenverkehr 863 855 ℳ, Güterverkehr 3 175 860 ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistung zu Gunsten Dritter 71 964 ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 62 890 ℳ, Erträge aus Veräusserungen 2 982 ℳ, verschiedene sonstige Einnahmen 57 539 ℳ, in Summa 4 253 400 ℳ (gegen 3 536 000 ℳ im Vorjahre). Die Betriebsausgaben betrugen 1 811 209 ℳ oder 42 pCt. der Einnahme (gegen 1 719 000 ℳ im Vorjahre); zur Verzinsung der Prioritätsobligationen waren 856 701 ℳ, zur Amortisation derselben 168 800 ℳ erforderlich; die Dotirung der Reservefonds A und B beträgt 49 200 ℳ, die Dotirung des Erneuerungsfonds 399 594 ℳ; zur Bezahlung der 5 pCt. Dividende an die Stammprioritäten pro 1881 werden 675 000 ℳ vermerkt, die Eisenbahnabgabe, Restausgaben etc. absorbiren 90 395 ℳ und es bleiben dann noch 202 500 ℳ zur Bezahlung der auf den Stammprioritäten-Coupon von 1874 rückständigen 1½ pCt. Der Bestand des Reservefonds A beziffert sich auf 195 194 ℳ, der Bestand des Reservefonds B auf 18 006 ℳ, der Bestand des Erneuerungsfonds auf 2 919 797 ℳ.

Die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft hält am 26. April ihre Generalversammlung ab, in welcher u. A. auch über einen Antrag der Verwaltung berathen werden soll, der den Bau einer Zweigbahn von Zajanskowo nach Löbau betrifft. Die neue Linie ist als Secundärbahn projectirt, wird eine Länge von 7 km haben und soll für die Stammbahn eine Zufahrtlinie zu einem bevölkerten, bedeutende Feld- und Waldcultur betreibenden Gebiet bilden. Die Kosten der neuen Linie werden zum Theil durch die an dem Bahnbau interessirten Kreise und Gemeinden aufgebracht, zum Theil von der Marienburg-Mlawkaer Gesellschaft aus vorhandenen Mitteln gewährt; im Uebrigen ist der Modus der Geldbeschaffung der Art, dass die Gesellschaft von dem Bahnbau in jedem Fall nur Vortheil haben kann.

Mit der Uebernahme der Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn seitens der Sächsischen Staatsbahn-Verwaltung, welche am 1. d. Mts. erfolgte, erreicht das Staatsbahn-Netz im Königreich Sachsen eine Länge von 2 103,94 km. Mit ihr ist die letzte Sächsische Eisenbahn mit bisher eigener Verwaltung verstaatlicht.

Die Liquidatoren der Chemnitz-Komotauer Eisenbahngesellschaft hoffen noch im Laufe dieses Jahres das Liquidationsgeschäft zum Abschluss und die Masse zur Ausschüttung zu bringen. Die Prioritäten der Gesellschaft sind bekanntlich sämmtlich eingelöst worden. Auf die Actien dürfte eine Quote von 5 bis 6 ℳ entfallen, wozu die beim Sächsischen Finanzministerium noch hinterlegte Caution im Betrage von 130 000 ℳ die Mittel bietet.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen beabsichtigt, die Einrichtung zu treffen, dass die Prioritätsobligationen der Gesellschaft auf Namen ausgestellt und die Namen der Besitzer in die Bücher der Gesellschaft eingeschrieben werden können. Der nächsten Generalversammlung wird ein bezüglicher Antrag zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die Bahnlinie Cüstrin-Frankfurt a. O., welche bisher der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg unterstellt war, mit den Stationen Cüstrin, Lebus und Podelzig, ging am 1. April d. J. in die Verwaltung des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin über. Die Abfertigung von Personen, Gütern und lebenden Thieren findet von diesem Tage ab nur noch nach den Tarifen und Bestimmungen der Königlichen Eisenbahndirection Berlin statt.

Ueber den Begriff des Reisegepäcks bestimmt der § 24 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, dass als Reisegepäck nur solche Gegenstände anzusehen sind, welche der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen. Andere, nicht zu den Reisebedürfnissen zählende Gegenstände können zwar ausnahmsweise auch als Gepäck expedirt werden, es wird dafür jedoch kein Freigewicht in Anrechnung gebracht. Wie der „Voss. Ztg." geschrieben wird, haben sich die Preussischen Staatsbahnen nun zum Erlass einer am 1. Mai in Kraft tretenden Bestimmung geeinigt, nach welcher auch folgende Gegenstände zu den Reisebedürfnissen zu rechnen und unter Anrechnung des reglementsmässigen Freigewichts zu expediren sind: 1. Fahr- und Rollstühle, welche ersichtlich Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen, 2. Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäftes mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind, 3. Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder sonstiger Umschliessung, 4. Messlatten, Stäbe und andere Instrumente, welche Feldmesser mit sich führen.

Die Berliner Stadtbahn hat nach der im offiziellen „Amtsblatt des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin" publicirten Einnahmeübersicht für die Zeit vom 15. Februar bis 15. März im Ganzen 769 781 Personen befördert. Die Einnahme betrug 146 594,75 ℳ. Durchschnittlich entfielen auf den Tag 26 544 Personen und 5 055 ℳ. Die grösste Zahl beförderter Personen an einem Tage betrug 60 925, die kleinste 17 857. Während die einzelnen Bahnhöfe zwischen 2 000 und 6 000 Personen pro Tag schwanken, entfallen auf den Bahnhof Charlottenburg täglich nur 309 Passagiere und eine Einnahme von 85 ℳ.

Der Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Schifffahrtscanals von Dortmund über Henrichenburg, Münster, Bevergern und Neudörpen nach der untern Ems zur Verbindung des Westfälischen Kohlengebiets mit den Emshäfen ist beim Abgeordnetenhause eingebracht. Der hierfür veranschlagte Betrag von 46 Millionen Mark soll durch eine Anleihe beschafft werden, sobald der gesammte, zur Erbauung des Canals erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung unentgeltlich zum Eigenthum überwiesen oder die Erstattung der staatsseitig für Grunderwerb und Wirthschaftsentschädigungen aufzuwendenden Kosten sichergestellt sein wird. Es ist gegründete Hoffnung vorhanden, dass die von der genannten Wasserstrasse berührten Provinzial-, Kreis- und Gemeindeverbände dieser Voraussetzung zu entsprechen und die baldige Inangriffnahme des wichtigen Unternehmens ihrerseits wirksam zu unterstützen gewillt sind. Der älteste Versuch einer Verbindung des Münsterlandes mit der Nordsee, der Bau des Max-Clemens-Canals, welcher Münster mit der schiffbaren Vechte verbinden sollte, scheiterte an den technischen Mängeln der Anlage. Der scharfe Blick Friedrichs des Grossen erkannte die hohe Bedeutung einer Wasserstrasse von Westfalen nach Emden bereits in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts; die kriegerischen Ereignisse liessen jedoch sein Vorhaben nicht zur Ausführung gelangen. Später wurde der Gedanke noch einige Male aufgenommen, ohne dass seine Verwirklichung sich hätte ermöglichen lassen. Nachdem die Kohlengewinnung im Ruhrgebiet diesen Landstrich zum bedeutendsten Rohproductionsbezirke des Europäischen Festlandes gemacht hatte, fand der Plan einer schiffbaren Verbindung der mittleren Ruhr einerseits mit dem Rhein, andererseits mit dem Strombecken der Weser und der Elbe eifrige Vorkämpfer. Das Ergebniss der veranlassten Untersuchungen lässt den Bau einer Wasserstrasse, welche zunächst von Dortmund aus nach der unteren Ems führen soll, um sodann die Mündungsbecken der Weser und der Elbe zu erreichen, als am meisten empfehlenswerth erscheinen. Der vorliegende Gesetzentwurf bezweckt, in Ausführung des, wie schon erwähnt, von Friedrich dem Grossen in den ersten Jahren seiner Regierung gehegten Planes, die Herstellung des ersten Canalabschnittes von Westfalen bis zur Emsmündung zu sichern. — Der Gesetzentwurf entwirft einen specialisirten Bauplan, welchem wir Folgendes entnehmen: Seinen Anfang nimmt der Canal an der Zeche „Hansa" in der Nähe von Dortmund und verfolgt das Thal der Emscher 11 km weit bis Henrichenburg, wo sich eine gegen 69 km lange horizontale Strecke bis in die Nähe von Münster anschliesst. Innerhalb dieser Strecke wird das Thal der Lippe bei Olfen und wenig weiter das Thal der Stever auf hohen Dämmen und Brückencanälen überschritten; Münster würde durch einen Stichcanal angeschlossen werden. Weiterhin führt der Canal, die obere Ems an der sogenannten „Schifffahrt" überschreitend, in einer nahezu 28 km langen Strecke bis Bevergern

und wendet sich von dort der canalisirten Emsstrecke zu, welche er nach 23 km im Oberwasser des Hanekenfährer Wehrs erreicht. Von Haneken über Lingen bis Meppen wird der 24 km lange entsprechend umzugestaltende Seitencanal der Ems benutzt. Dann zieht sich die Linie nach Ueberschreitung der Hase mittelst eines Brückencanals am rechtseitigen Thalhange der Ems entlang auf nahezu 46 km bis Neudörpen hin, von wo aus in etwa 7 km Entfernung bei Aschendorf das Fluthgebiet der Ems erreicht wird. Die vorgeschlagene Ausmündung in den Hafen von Papenburg soll noch einer näheren Erwägung unterzogen werden. Die Gesammtlänge des neuen Canals beträgt 207,2 km, das Gesammtgefälle 64,3 m und die Zahl der Schleusen im Ganzen 26 Stück. Bei der Bearbeitung der speciellen Entwürfe soll die Vereinigung mehrerer Schleusen zu geneigten Ebenen ins Auge gefasst werden. Die Wassertiefe wird 2 m betragen, doch werden die Schleusen u. s. w. so ausgeführt, dass eine spätere Vertiefung der ganzen Wasserstrasse auf 2,5 m möglich ist. Die Interessen der Landescultur werden hauptsächlich im unteren Theile der Canallinie durch die Möglichkeit der Ausführung grösserer Bewässerungsanlagen gefördert; die zu meliorirende Grundfläche schätzt man auf über 1 000 ha. Ein fernerer Vortheil der Wasserstrasse für die Bewirthschaftung des durchzogenen Landstrichs liegt in der billigen Herbeischaffung von Düngstoffen, namentlich des Seeschlicks von der Emsmündung, sowie in der leichtern Verwerthung der Ackerbau- und Forsterzeugnisse. Ueberhaupt steht ein lebhafter Aufschwung der bis jetzt noch wenig entwickelten Productionsfähigkeit des Münsterlandes und Ostfrieslands durch die Anlage des Canals zu erwarten. — Die Kosten der Unterhaltung werden auf etwa 640 000 *M.* für das Jahr geschätzt, wobei sämmtliche Beamtengehälter und die zum Theil erforderliche künstliche Beschaffung von Speisewasser einbegriffen sind. Aus den eingehenden Untersuchungen über die Rentabilität der neuen Wasserstrasse wird der Nachweis geführt, dass eine Deckung der Unterhaltungskosten mit Leichtigkeit zu erzielen ist. Sofern der Staat deshalb nicht in der Lage sein sollte, auf eine Verzinsung des Anlagecapitals zu verzichten, würde sich eine solche sehr wohl erreichen lassen, freilich nur durch erhebliche Schädigung des wirthschaftlichen Zweckes der Canalverbindung. Der wirthschaftliche Vorzug der letzteren beruht hauptsächlich in ihrer ausserordentlichen, mit Eisenbahnen nicht zu erreichenden Leistungsfähigkeit für die Beförderung von Massengütern, wodurch u. A. die Möglichkeit geboten wird, die Englische Kohle vom Deutschen Markte zu verdrängen und die Ruhrkohle ausfuhrfähig zu machen.

Main-Neckar Eisenbahn.

≈ **Geschäftsbericht pro 1880.** Das vorliegende Berichtsjahr war insofern von Bedeutung, als in demselben zum ersten Male eine Erweiterung des Betriebsbereichs der Main-Neckarbahn stattgefunden hat. Am 1. Juni 1880 wurde nämlich die Verbindungsbahn von Station Friedrichsfeld nach der Station Schwetzingen der Badischen Rheinthalbahn für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Betriebslänge dieser Zweigbahn beträgt 7,0 km. Der Verkehr der letzteren war noch unbedeutend; es wurden in den 7 Monaten nur 18 545 Personen und nur 600,7 t Güter befördert, indem der durchgehende Güterverkehr noch ganz über Heidelberg geleitet wurde, und nur die Transporte nach und von der Badischen Rheinthalbahn nördlich Karlsruhe der neuen Strecke zufielen.

Im Ganzen wurden im Berichtsjahre gefahren: a) fahrplanmässig: 2 502 Schnellzüge, 4 854 Personenzüge und 2 924 Güterzüge über die Hauptbahn Frankfurt-Heidelberg, 1 464 Personenzüge auf der Strecke Frankfurt-Darmstadt, 732 Personenzüge auf der Strecke Weinheim-Friedrichsfeld, 7 722 Schnell- und Personenzüge, sowie 2 924 Güterzüge auf der Strecke Friedrichsfeld-Mannheim, endlich 2 840 Personenzüge auf der Strecke Friedrichsfeld-Schwetzingen; b) Extrazüge, und zwar: 1. für Personen excl. Militär 101, 2. für Militärtransporte 28 und 3. für Güter und Vieh 33 Züge.

Mit diesen sämmtlichen Zügen gelangten zur Beförderung: 2 297 038 Civilpersonen (in 1879 2 188 144, mithin in 1880 mehr 108 894 Personen = 4,9 pCt.), 4 888 483 kg Reisegepäck gegen 4 789 716 kg im Vorjahre, sowie 593 113 t Eil- und Frachtgüter gegen 597 984 t in 1879 oder heuer 4 871 t = 0,8 pCt. weniger. Die Militärtransporte bestanden in: 75 183 Mann, 2 270 Pferden, 170 Geschützen und anderen Fahrzeugen und 48 475 kg Armeebedürfnissen.

Die gesammte Transporteinnahme bezifferte sich auf 4 369 816 *M.* gegen 4 397 173 *M.* im Vorjahre, hat somit gegen letzteres Resultat um 27 357 *M.* = 0,6 pCt. abgenommen. An dem Jahresergebniss participiren die Einnahmen aus der Beförderung der Civilpersonen mit 2 041 714 *M.* gegen 1 960 817 *M.* im Vorjahre, aus dem Transport des Reisegepäcks 173 979 *M.* gegen 166 733 *M.*, desgleichen von Thieren aller Art 40 117 *M.* gegen 33 807 *M.*, desgleichen von Eil- und Frachtgütern einschl. Equipagen 1 996 652 *M.* gegen 2 115 997 *M.*, aus Extra-Personenzügen 5 351 *M.* gegen 7 926 *M.*, aus der Postbeförderung 50 570 *M.* gegen 53 360 *M.* und aus Militärtransporten 61 429 *M.* gegen 58 528 *M.* in 1879. Der Rückgang im Güterverkehre war eine Folge der Concurrenz der directen Linie der Hessischen Ludwigsbahn von Frankfurt nach Mannheim, die im November 1879 eröffnet worden war. Die Personenfrequenz zwischen Frankfurt und Mannheim ist zwar in Folge dieser Concurrenz auf der Neckarbahn ebenfalls etwas gefallen; doch hatte im Berichtsjahre im Allgemeinen der Personenverkehr mit Mannheim zugenommen, weil die im Sommer und Herbst dieses Jahres in Mannheim stattgefundene Gewerbe- etc. Ausstellung des Pfalzgaues den Besuch dieser Stadt erheblich gesteigert hatte. Zu den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 2 265 417 *M.* und aus dem Güterverkehr mit 2 069 524 *M.* kommen noch: Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen mit 266 895 *M.*, Vergütungen für Ueberlassung von Betriebsmitteln mit 55 712 *M.*, Erträge aus Veräusserungen mit 70 269 *M.* und verschiedene sonstige Intraden mit 81 021 *M.*, so dass einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre mit 111 455 *M.* die gesammten Betriebseinnahmen sich auf 4 920 297 *M.* stellen, was gegenüber dem Jahre 1879, welches mit 4 965 748 *M.* abschloss, ein Weniger von 45 451 *M.* = 0,9 pCt. ergiebt.

Die Betriebsausgaben betrugen 2 935 650 *M.* gegen 3 062 189 *M.* in 1879, haben sonach gegen das Vorjahr eine Reduction um 126 539 *M.* = 4,1 pCt. erfahren. Von diesen Ausgaben sind jedenfalls abzuziehen als den Betrieb der Main-Neckarbahn nicht treffend: 1. die Kosten des wegen Mitbenutzung des Bahnhofs zu Frankfurt durch die Hessische Ludwigsbahn über den eigenen Bedarf angenommenen Personals mit 77 668 *M.* und 2. als Kosten für die Leistung des Fahrdienstes auf der Mannheimer Seitenbahn die dafür erhaltene Vergütung mit 70 358 *M.*, zusammen 148 027 *M.*, so dass noch 2 787 623 *M.* verbleiben. Dieselben vertheilen sich auf die einzelnen Verwaltungszweige folgendermassen: A. Centralverwaltung 210 579 *M.* = 7,55 pCt., B. Bahnverwaltung 651 782 *M.* = 23,38 pCt. und C. Transportverwaltung 1 925 261 *M.* = 69,07 pCt.

Bei der Länge der Bahn von 94,5 km entfallen pro Bahnkilometer: auf die Einnahmen 52 066 *M.*, auf die Ausgaben 31 065 *M.* bezw. nach Abzug der vorerwähnten beiden Beträge 29 498 *M.* und zwar von letzteren auf die Centralverwaltung 2 228 *M.*, Bahnverwaltung 6 897 *M.* und Transportverwaltung 20 373 *M.* Die Betriebsausgaben betrugen 59,66 pCt. der Bruttoeinnahmen (in 1879 61,67 pCt.).

Als Reinertrag ergab sich die Summe von 1 984 646 *M.* gegen 1 903 559 *M.* im Vorjahre. Von derselben wurden in die Rechnung des Jahres 1881 übertragen 156 609 *M.*, so dass die zur Vertheilung gekommenen Reineinkünfte 1 828 037 *M.* betrugen.

Die Baukosten der Bahn berechneten sich im Jahre 1880 im Durchschnitt: für Preussen auf 5 562 981 *M.*, für Baden auf 7 068 492 *M.* und für Hessen auf 9 504 955 *M.*, mithin zusammen auf 22 136 429 *M.* gegen 21 808 241 *M.* in 1879. Dieses Baucapital hat sich pro 1880 durch den vertheilten Betriebsüberschuss von 1 828 037 *M.* mit 8,26 pCt. verzinst; im Vorjahre betrug die Verzinsung 8,22 pCt.

In dem vorliegenden Berichtsjahre legten die Locomotiven 1 115 136 km zurück und betrug die Zahl der gefahrenen Wagenachskilometer 40 664 668. Unter Zurechnung der Locomotiven und Tender betragen die Achskilometer im Ganzen 67 641 240. Um nun zu ermitteln, wie hoch sich die Ausgaben der Transportverwaltung pro Locomotivkilometer etc. berechnen, müssen den obenerwähnten Ausgaben der Hauptbahn die Kosten des Fahrdienstes auf der Mannheimer Seitenbahn wieder zugeschlagen werden, weil die angegebene Anzahl der Locomotiv- und Wagenachskilometer die Seitenbahn mitbegreift. Es stellen sich dann die Ausgaben der Transportverwaltung auf 1 995 619 *M.* und die Gesammtausgaben auf 2 857 982 *M.* und berechnen sich die Ausgaben der Transportverwaltung pro Locomotivkilometer zu 1,79 *M.*, pro Wagenachskilometer zu 4,91 ₰ und pro Achskilometer unter Einrechnung der Locomotive zu 2,95 ₰. Die Gesammtausgaben berechnen sich pro Locomotivkilometer zu 2,56 *M.*, pro Wagenachskilometer zu 7,03 ₰. Rechnet man zu den Betriebsausgaben von 2 857 982 *M.* hinzu die 4procentigen Zinsen des Anlagecapitals von 22 136 429 *M.* mit 885 457 *M.*, so stellt sich der Gesammtaufwand für den Betrieb in 1880 auf 3 743 439 *M.*, der Locomotivkilometer oder ein Zug im Durchschnitt pro Kilometer 3,36 *M.* und der Wagenachskilometer aber auf 9,02 ₰.

Aus Bayern.

⊙ **München**, den 30. März 1882. Dem Landtage ist ein Gesetzentwurf vorgelegt worden, betreffend die Vervollständigung der Einrichtungen der Bayerischen Staatseisenbahnen. Derselbe lautet nach der üblichen Eingangsform: Art. 1. Der Bedarf 1. für die Bestreitung des Mehraufwandes für die Anlage einer Bahnstation zwischen Laufach und Aschaffenburg bei den sogenannten Weiberhöfen wird auf 15 900 *M.*, 2. für die Anlage einer Bahnstation zwischen Hof und Gutenfürst bei Feilitzsch auf 83 000 *M.*, 3. für die Uebernahme des Steinbühler Tunnel-Actienunternehmens auf 135 000 *M.*, zusammen auf den Maximalbetrag von

233 900 *M* festgesetzt. Art. 2. Der Königliche Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im bezeichneten Maximalbetrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens bis zum Schlusse der 16 Finanzperiode und die Geldaufbringungs-Kosten sind durch Erhöhung der Anlehenssummen zu beschaffen. Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür massgebenden Finanzgesetze.

Den Motiven hierzu ist zu entnehmen: Die Strecke Hof-Gutenfürst hat eine Länge von 15,07 km und der Ort Feilitzsch liegt beinahe in der Mitte, etwas weiter von Hof als von Gutenfürst entfernt. Diese weite Stationsdistanz wird für die Bewohner von Feilitzsch und Umgegend um so fühlbarer, als eine directe Wegverbindung von dem Bahnhofe Gutenfürst zur Bayerischen Landesgrenze nicht besteht und somit der von Sachsen kommende Güterempfang oder der dahin bestimmte Versandt in den meisten Fällen von Hof geholt bezw. erst nach Hof verbracht werden muss. Es wurde nun die Errichtung einer nicht nur für die Personen-, sondern in erster Linie für die Güterabfertigung bestimmten Station empfohlen. Um eine für die Stationsanlage ausersehene 400 m lange Strecke mit 1 m Steigung zu gewinnen, muss die Bahn auf 1 373 m corrigirt werden. Die Ausführung der Arbeiten kann nur durch die betriebführende Verwaltung, demnach durch Sachsen geschehen. Durch die Uebernahme des Steinbühler Tunnel-Actienunternehmens auf das Staatseisenbahnärar glaubt die Königliche Regierung den Bestrebungen der Tunnel-Actiengesellschaft entgegenkommen und durch genanntes Postulat zur Herbeiführung eines Zustandes mitwirken zu sollen, welcher die Entlastung einer zahlreichen, auf den täglichen Broderwerb angewiesenen Bevölkerung von einer sie drückenden Auflage herbeiführt und die Eisenbahnverwaltung selbst von misslichen Vorkommnissen und Haftungen befreit. Der Vorschlag schliesst daher einerseits ein hervorragend gemeinnütziges, andererseits ein nicht ungewichtiges finanzielles Interesse in sich.

Eröffnung der Strecke Wageningen-Ede der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.

Nach einer Mittheilung der Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft ist am 1. Februar cr. die der Stadtgemeinde Wageningen gehörige, 8 km lange normalspurige Secundärbahn Wageningen-Ede mit den Stationen Wageningen und Ede dem öffentlichen Verkehre in vollem Umfange übergeben worden. Die letztgenannte Station ist mit der gleichnamigen Station der Niederländischen Rhein-Eisenbahn vereinigt. Die Station Wageningen ist zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Bestellgütern (Packeten), Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet.

Der Betrieb auf der erwähnten Secundärbahn wird von der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft geführt, welche das erforderliche Betriebsmaterial stellt und die regulativmässige Vergütung für die auf die Strecke Wageningen-Ede übergehenden Wagen der Vereinsbahnen durch ihre Wagencontrole herbeiführen lässt.

Aus der Schweiz.

Gotthardbahn. Am 23. März fuhr von Rothkreutz (Station zwischen Luzern und Zug) aus der erste Gotthardbahnzug, Locomotive und ein Personenwagen, in welchem Bundesräthe und Directoren der Gotthardbahn sassen, über Arth und Brunnen durch bis Göschenen. Die Eröffnung der Strecke ist auf den 22. Mai angesetzt. — In der Schweiz und Italien werden grosse Vorbereitungen für die Eröffnung der Gotthardbahn getroffen. In dem ersten von Mailand abgehenden Zuge wird sich König Humbert mit seinen Ministern und den Deputationen beider Kammern befinden. In Bellinzona und in Altdorf werden sich die Behörden von Tessin und Uri anschliessen und in Luzern wird er von den ersten Bundesbeamten und den Vertretern des Deutschen Kaisers empfangen werden. Alle werden dann den König nach Mailand zurück begleiten, wo die Behörden Vorbereitungen zu einem glänzenden Empfange treffen.

Die Schweizerische Centralbahn wird für 1881 eine Dividende von $3^3/_5$ pCt. oder 18 Frcs. pro Actie von 500 Frcs. zahlen, fällig am 15. April. Der Reservefonds erhält 160 000 Frcs., der Erneuerungsfonds 400 000 Frcs. Dennoch schliesst die Rechnung ab mit einem Activsaldo von mehr als 200 000 Frcs.

Rumänien.

Bau der Eisenbahnlinie Adjud-Ocna und Verstaatlichung der Czernavoda-Küstendje Bahn. Für die Eisenbahnlinie Adjud-Ocna sind die Detailpläne nunmehr vollendet und soll die Vergebung der Arbeiten, in Sectionen getheilt, demnächst erfolgen. Hierbei soll kein Unterschied zwischen In- und Ausländern gemacht werden. Die Lieferung des Eisenbahnmaterials, als: Schienen, Locomotiven, Waggons etc. soll seinerzeit im Offertwege, jedoch ohne öffentliche Concurrenzausschreibung vergeben werden, da die Regierung sich vorbehält, leistungsfähige Firmen des Auslandes zur Einreichung von Offerten aufzufordern. Weiter beabsichtigt die Regierung nach erfolgtem Ankaufe der Eisenbahn Czernavoda-Küstendje, worüber bereits seit längerer Zeit Verhandlungen im Zuge sind, deren Abschluss, ungeachtet des Ablebens des Vertreters der Englischen Gesellschaft, Mr. Crawley, noch im Laufe der gegenwärtigen Session erhofft wird, den Kammern ein Project für eine Verbindung der Hauptstadt, sowie der Moldauschen Bahnen mit der erstgenannten Bahn vorzulegen.

Spanien.

Eröffnung der Eisenbahnlinie Barcelona-Villanueva y Geltric. Am 1. Januar wurde die 54 km lange Eisenbahnlinie Barcelona-Villanueva y Geltric dem Verkehre übergeben. Dieselbe bildet einen Theil der projectirten Eisenbahn, welche Barcelona auf kürzerem Wege als bisher mit Madrid verbinden soll. Sie berührt die industriereichen Vororte Barcelonas, für deren Verkehr jedoch bisher die Tramway völlig ausreichte; ihr derzeitiger Endpunkt ist ein Städtchen von 13 500 Einwohnern ohne besondere Bedeutung. Diese Linie zeichnet sich durch ein vortreffliches Waggonmaterial aus, das nach Amerikanischem Vorbilde eingerichtet ist.

Enteignung.

v. O. Ein kleines, von dem geräuschvollen Verkehr der Landstrasse abgeschlossenes Gut, welches zum ruhigen ländlichen Sommeraufenthalt der Besitzerin diente, sollte durch Anlage einer neuen Linie der Köln-Mindener Eisenbahn durchschnitten werden. Ein Theil des Gutsterrains wurde enteignet und die dafür festgesetzte Entschädigung ausgezahlt, dagegen verstand sich die Eisenbahngesellschaft nicht zu einer Entschädigung für die Entwerthung, welche das verbliebene Restgut in Folge der Enteignung und der auf den enteigneten Stücken erfolgten Bahnanlage dadurch erlitten hat, dass demselben die Abgeschlossenheit und Ruhe des ländlichen Aufenthaltes verloren gegangen ist. In Folge dessen klagte die Besitzerin gegen die Eisenbahngesellschaft auf Ersatz für diese Entwerthung des Restgutes und das Oberlandesgericht sprach ihr auch einen Ersatz zu, nachdem durch Sachverständige festgestellt worden war, dass durch die Anlage der Bahn auf dem enteigneten Theil die Ruhe und der ländliche Aufenthalt durch die Nähe der Eisenbahn am Hause gestört, die Abgeschlossenheit des Gütchens nach Aussen durch Niederlegung des grössten Theiles der der Klägerin gehörig gewesenen Kastanien-Allee aufgehoben und ein freier Einblick auf die Gebäude und Anlagen von dem Eisenbahndamm und dem dem Hause näher gerückten öffentlichen Wege aus gewährt werde. — Auf die von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft eingelegte Revision hat das Reichsgericht (II. Hülfssenat) durch Erkenntniss vom 5. November 1881 das vorinstanzliche Erkenntniss bestätigt. Aus den Entscheidungsgründen: „Die beklagte Eisenbahngesellschaft ist der Ansicht, dass für solche durch den Zweck der Enteignung, nämlich die Bahnanlage, herbeigeführten Nachtheile für das Restgrundstück überhaupt keine Entschädigung zu leisten sei und dass der zweite Richter bei Abmessung des Minderwerthes Umstände in Betracht gezogen habe, welche nach § 8 No. 2 des Preuss. Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 keine Berücksichtigung finden dürften. — Dem kann indess nicht beigestimmt werden. Die Beklagte geht davon aus, das im § 8 No. 2 des gedachten Gesetzes durch die Bestimmung, es solle der Minderwerth ersetzt werden, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entstehe, habe ausgedrückt werden sollen, es dürften bei Feststellung dieses Minderwerths nachtheilige Folgen, welche erst durch die späteren Anlagen auf dem enteigneten Terrain veranlasst seien, keine Berücksichtigung finden. Dies würde aber dem im § 1 des Gesetzes aufgestellten allgemeinen Grundsatz widersprechen, dass das Grundeigenthum nur gegen vollständige Entschädigung entzogen oder beschränkt werden könne. Es ist schon in dem Erkenntniss des Reichsgerichts vom 26. Mai 1880 darauf hingewiesen worden, dass durch den § 8 des Gesetzes keineswegs jede Berücksichtigung der durch die späteren Anlagen verursachten Nachtheile für das Restgrundstück unbedingt ausgeschlossen sei, sondern nur die solcher nachtheiligen Folgen der Anlagen, welche mit der Enteignung in keinem ursächlichen Zusammenhange ständen, vielmehr in ihrer Art auch eingetreten sein würden, wenn die Enteignung lediglich Nachbarland betroffen hätte. Ferner ist im Erkenntniss vom 23. Mai 1881 in Sachen Nonnenberg wider den Eisenbahnfiscus näher begründet, dass auch nachtheilige Folgen des Unternehmens, für welches die Enteignung erfolgt ist, zwar nicht unbedingt, aber jedenfalls insoweit zu vergüten seien, als sie den bisherigen Eigenthümer nicht getroffen hätten, wenn ihm nichts enteignet wäre. In dem vorliegenden Falle kann aber nicht in Zweifel gezogen werden, dass die von den Sachverständigen festgestellte Entwerthung des klägerischen Restgrundstücks im ursächlichen Zusammenhange mit der Enteignung steht und nicht hätte eintreten können, wenn die Enteignung nicht erfolgt wäre. Denn die Eisenbahn durch-

schneidet das klägerische Gut, Klägerin war Eigenthümerin des Terrains, auf welchem die Bahn das Gut durchschneidet, war also berechtigt, jede ihrem Gute nachtheilige Anlage auf diesem Terrain zu verbieten und nur durch die Enteignung ist ihr diese Befugniss entzogen und die Möglichkeit geschaffen, durch Anlage der Bahn diejenigen Nachtheile für das Gut zu verursachen, welche die Sachverständigen als entwerthend bezeichnet haben, namentlich die Störung der Ruhe und des ländlichen Aufenthalts durch die Nähe der Eisenbahn am Hause sowie die Aufhebung der Abgeschlossenheit des Gütchens nach Aussen durch Niederlegung des grössten Theils der der Klägerin gehörig gewesenen Kastanienallee, Beseitigung des Walles und Grabens, der Tannenschutzwand und Gewährung eines freien Einblicks auf die Gebäude und Anlagen von dem Eisenbahndamme und dem dem Hause näher gerückten öffentlichen Wege aus. Alle diese Nachtheile hätten das klägerische Grundstück, welches eben wesentlich zum Sommeraufenthalt diente, ohne die Enteignung nicht treffen können und sind daher unzweifelhaft Folgen der Enteignung, für welche nach § 8 a. a. O. Entschädigung geleistet werden muss. Der Umstand, dass die Beklagte bereits Eigenthümerin war, als sie die nachtheiligen Veränderungen auf dem Trennstück vornahm, schliesst die Annahme eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Enteignung und der durch die Anlagen verursachten Werthverminderung des Restgutes nicht aus, weil eben diese Anlagen durch die Enteignung erst überhaupt möglich geworden sind. Uebrigens kann nicht anerkannt werden, dass die Werthverminderung erst durch die wirkliche Ausführung der Anlagen verursacht wird, da dieselbe vielmehr eintritt, sobald dem Eigenthümer durch die Enteignung die Möglichkeit entzogen ist, deren Ausführung zu hindern. Der Werth des Hauptgrundstücks wird durch die Schätzung bestimmt, welche ihm unter den vorliegenden Umständen in der allgemeinen Meinung zu Theil wird und selbstverständlich berücksichtigt diese auch solche erst bevorstehende nachtheilige Veränderungen, welche das Grundstück entwerthen müssen. Daraus ergiebt sich, dass sich die nachtheiligen Folgen der projectirten Bahnanlage in der Regel von denen der Enteignung gar nicht trennen lassen, sondern dass die durch die projectirten Anlagen vorauszusehende Werthverminderung lediglich eine Folge der Enteignung ist. Davon ist auch offenbar das Enteignungsgesetz ausgegangen. Denn nach § 25 a. a. O. soll in der commissarischen Verhandlung der endgültig festgestellte Plan vorgelegt werden, welcher, wie aus den §§ 13 und 14 erhellt, alle projectirten Anlagen enthalten muss. Schon hieraus erklärt sich, dass nach der Ansicht des Gesetzgebers von den Sachverständigen bei Abschätzung der Entschädigungen auch die durch die Anlagen veranlassten Nachtheile berücksichtigt werden sollen. Jeden Zweifel hierüber beseitigt aber § 31 a. a. O., wo die durch die Ausführung der Anlagen verursachten Nachtheile geradezu als Folgen der Enteignung bezeichnet werden." (Erkenntn. des II. Hülfssen. d. Reichsger. v. 5. Novbr. 1881; Dr. Binseel, Preuss. Verwalungsblatt 1882 S. 182 flg.)

Literatur.

Lohnberechnungstabellen von J. Bleich. Der in der Calculatur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn beschäftigte Assistent Bleich zu Berlin SW., Schönebergerstrasse No. 33 I., hat Lohnberechnung-Tabellen aufgestellt, welche abweichend von den bisher erschienenen den Vorzug der Anwendbarkeit auf sämmtliche Münz-Decimalsysteme und auf jeden Zeitabschnitt des Monats darbieten. Die Tabellen sind für Lohnsätze von 0,05 bis 5,00 Mark, Gulden, Franken, Rubel, Dollar etc. und steigend von 0,05 zu 0,05 in der Weise aufgestellt, dass deren Anwendung vortheilhaft sowohl auf Berechnungen von Löhnen nach Stunden, als auch nach Vierteltagen stattfinden kann.

Zur näheren Erläuterung seines Systems hat der Herausgeber eine Probedruck-Seite vorgelegt, aus welcher wir nachfolgendes Stück abdrucken, um die praktische Anwendung der Tabellen darzulegen.

		0,1	0,2	0,25	0,3	0,4	0,5
		0,23	0,45	0,56	0,68	0,90	1,13
1	2,25	2,48	2,70	2,81	2,93	3,15	3,38
2	4,50	4,73	4,95	5,06	5,18	5,40	5,63

Der Lohnsatz der Tabelle (welche vorliegend bei Berechnung eines Lohnes von 2,25 Einheiten Anwendung findet), befindet sich am Kopfe jeder Tabelle.

Die vollen Tage sind in der ersten und letzten Verticalspalte, die Zehntel- und Vierteltage dagegen in der ersten Horizontalspalte aufgeführt, so dass die Lohnsumme einer aus vollen Tagen bestehenden Lohnperiode in der zweiten Verticalspalte, diejenige einer aus vollen und Zehntel- resp. Vierteltagen bestehenden Periode in dem Schnittpunkte der betreffenden Vertical- und Horizontalspalte schnell und sicher ermittelt werden kann.

Zur Erleichterung eines schnellen Ueberblicks sind die Vierteltage durch stärkere Linien hervorgehoben, ferner sind in jeder Lohnperiode des Monats drei Decaden gleichfalls mit starken Linien und in diesen wiederum Abschnitte von je 5 Tagen markirt.

Die vorliegende Form der Lohnberechnungs-Tabellen ist das Ergebniss der im Laufe vieler Jahre bei Revision von Lohnlisten gewonnenen Erfahrungen des Herrn Bleich und scheint uns dieselbe allen Anforderungen der Praxis zu entsprechen.

Der Preis des Werkes, welches 100 Tabellen umfasst, beträgt pro broschirtes Exemplar 1,50 *M.*

Von der **Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Bureaus** (redigirt von dessen Director Dr. Ernst Engel) ist kürzlich das III. und IV. Vierteljahrsheft des einundzwanzigsten Jahrgangs zur Ausgabe gelangt. Dasselbe hat folgenden reichen Inhalt:

Statistik der Bäder und Heilquellen in Preussen während der Jahre 1870—1880. Nach amtlichen Quellen. Von Dr. med. A. Guttstadt. — Bodenbeschaffenheit und Bevölkerung in Preussen. Von Dr. C. Bötzow. — Eisenbahnen in Britisch Indien. Von K Brämer. — Die Productionsbedingungen der Europäischen Baumwollenindustrie, mit besonderer Berücksichtigung des Oberrheins. Von Dr. R. Jannasch. — Die Geburten, Eheschliessungen und Sterbefälle im Preussischen Staate während des Jahres 1880. Von A. Frhrn. v. Fircks. — Die Sparcassen im Preussischen Staate im Jahre 1880. Von Dr. G. Koch. — Das Rechnungsbuch der Hausfrau und seine Bedeutung im Wirthschaftsleben der Nation. Von Dr. Engel. — Die kirchlichen Einrichtungen in der evangelischen Landeskirche der älteren Preussischen Provinzen und in Hohenzollern nach einer im December 1880 veranstalteten statistischen Aufnahme, sowie das Wachsthum der Bevölkerung und der christlichen Hauptconfessionen in den Jahren 1871 bis 1880. — Die Stimmen der Deutschen Handels- und Gewerbekammern über das Haftpflicht-Gesetz vom 7. Juni 1871 und den Reichs-Unfallversicherungs-Gesetzentwurf vom 8. März 1881. Bearbeitet von L. Francke. — Bücheranzeigen.

Die Statistische Correspondenz hat ebenfalls einen reichen Inhalt. Wir finden u. A. darin, was Verkehrswesen anlangt: Die Benutzung der dritten Personen-Wagenclasse auf den Englischen Eisenbahnen. — Fünfundzwanzig Jahre der Schlesischen Steinkohle. — Die Einkommen- und Erwerbssteuer in Grossbritannien und Irland. — Zur Morbiditäts- oder Krankenstatistik etc.

Miscellen.

—st.— **Der Ueberwachungsdienst im Gotthardtunnel** ist folgendermassen eingerichtet:

Zweimal während des Vormittags und zweimal des Nachmittags mit Abgang des betreffenden Bahnzuges verlässt je ein Tunnelwärter die Station Göschenen und Airolo, begeht den Tunnel bis zur Mitte und tritt nach etwa zweistündigem Aufenthalte daselbst wieder den Rückweg an. Vom Abgang bis zum Wiedereintreffen auf seiner Abgangsstation braucht der Wärter ungefähr 8 Stunden, 3 Stunden hin, 2 Stunden Aufenthalt in der Mitte, wo er den von der entgegengesetzten Seite kommenden Wärter trifft und 3 Stunden wieder zurück.*) Jeder Tunnelwärter ist mit einer ledernen Umhängetasche, Handsignal, Laterne, Handhammer, Knallsignalbüchse, Bolzenschlüssel und Controlbuch ausgerüstet. In letzteres trägt der Sectionschef der Abgangsstation die Zeit des Abganges ein. In der Mitte des Tunnels tauschen die beiden dort zusammentreffenden Wärter ihre Controlbücher um und tragen beim Antritt ihres Rückweges die Abgangszeit in dieselben ein. Auf der Station wieder angelangt, übergiebt der Wärter das Buch dem Stationschef, welcher die Ankunftszeit einträgt und mit dem nächsten Zuge das Buch wiederum an die Abgangsstation zurücksendet.

Ueber die Vorkommnisse im Tunnel haben die Wärter kurze Notizen in ihr Buch einzutragen und über ausserordentliche Unfälle sofort dem Bahnmeister Bericht zu erstatten.

Zur Orientirung des Zugpersonals bei der Tunnelfahrt sind in Entfernungen von 1 km numerirte Laternen angebracht.

(Wochschr. d. Oesterr. Ing.- u. Arch.-Ver.)

*) Gerade kein Spaziergang. Constatirte Gesteinstemperatur 28°, eine weitere Abkühlung durch längere Einführung frischer Luft wird kaum mehr oder höchst langsam stattfinden, wie dies die Beobachtungen am Mont-Cenis-Tunnel zur Evidenz bewiesen haben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Für Erztransporte von Ranna und Neuhaus nach Schwarzenberg bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg mit je einem Frachtbriefe auf einen Wagen gelangen im **Bayerisch-Sächsischen Verkehre** mit Giltigkeit vom 1. April d. J. ab folgende ermässigte Frachtsätze zur Anwendung: für Ranna 0,69 *M.* pro 100 kg, für Neuhaus 0,70 *M.* pro 100 kg. Hierbei ist Bedingung, dass zu fraglichen Transporten Bayerische oder Sächsische Kohlen- oder andere ausserdem leer nach Sachsen zurückgehende Wagen Verwendung finden. Dresden, den 28. März 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (685)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Vom 12. Mai d. J. ab wird sich der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 7a für den Verkehr zwischen Aachen loco einerseits und Charleroi, Station der Belgischen Staatsbahn, andererseits von 6,60 Frcs. auf 7,60 Frcs. pro 1 000 kg erhöhen. Köln, den 30. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (686)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Am 15. April cr. tritt zu dem Ausnahmetarife für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes von diesseitigen Stationen nach solchen der Kaiser Ferdinands Nordbahn vom 10. October 1876 ein Nachtrag VII mit ermässigten Frachtsätzen nach verschiedenen Stationen der Kaiser Ferdinands Nord- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie mit neuen Frachtsätzen für die Station Drösing der Kaiser Ferdinands Nordbahn in Kraft. Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu baben. Breslau, den 31. März 1882. VI 1600. Direction. (687)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Verband. Für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Thüringischen Eisenbahn einerseits und Amorbach, Aschaffenburg, Miltenberg und Obernburg der Bayerischen Staatsbahn andererseits treten am 1. April cr. ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den genannten Expeditionen zu erfahren. Erfurt, den 28. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (688)

Gütertarif. Zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif vom 1. November 1881 gelangt mit Wirkung vom 1. April l. J. der I. Nachtrag zur Ausgabe, von welchem Exemplare durch die Güterexpeditionen bezogen werden können. Darmstadt, den 30. März 1882. Direction der Main-Neckarbahn. (689)

Für **Kokessendungen** von den Stationen Bochum Rh., Herne K. M. und Herne W. nach den Oesterreichischen Stationen Unzmarkt, Leobersdorf loco und trans. sowie Triestinghof treten am 10. April 1882 ermässigte resp. neue, und nach Scheifling am 20. Mai 1882 erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind. Köln, den 29. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (690)

Am 1. April cr. tritt zum Ausnahmetarife B vom 1. Juli 1881 für den **Local-Kohlenverkehr** des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie zu den Heften 1—3, 5 und 6 des Tarifs für den **Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehr** je ein Nachtrag (II, II, II, III, 1 und I) in Kraft. (Verkaufspreis je 0,10 *M.*)

Diese Nachträge enthalten — ausser Aenderungen zum Zechen- etc. Verzeichniss sowie Berichtigungen von Druckfehlern — anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Zechen Hannover I und II und Massen im Verkehre nach verschiedenen Stationen, ferner neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die Zechen Alma und Rhein-Elbe ab Gelsenkirchen und für die Kokerei Ostermann ab B. Riemke und Herne K. M. nach Stationen der Aachen-Jülicher Bahn, endlich neue Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) nach Station Niederbreisig K. l., von Stationen der Aachen-Jülicher Bahn nach Dürscheven und Niederbreisig K. l. sowie von Station Eving D. G. E. nach den Stationen Büderich K. r., Burscheid und Hilgen B. M., Dürscheven und Niederbreisig K. l.

Soweit die in den Nachträgen enthaltenen Berichtigungen Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in sich schliessen und diese Erhöhungen nicht bereits früher publicirt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft; bei welchen Frachtsätzen dieses der Fall, geht aus dem Inhalt der Nachträge hervor. Köln, den 29. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (691)

Am 15. Mai d. J. treten die in den Tarifen für die Beförderung von Gütern und bezw. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen **Köln-Mindener und Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn** via Emmerich vom 1. Januar resp. 1. October 1880 sowie in den zu ersterem Tarife herausgegebenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Köln-Mindener Station Bremen, mit Ausnahme jedoch der für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen der genannten Station einerseits und den Niederländischen Stationen Alphen, Ede, Gouda und Zevenaar andererseits bestehenden Frachtsätze, ausser Kraft, und kann die directe Abfertigung bezüglicher Sendungen vom genannten Tage ab nur noch im Niederländisch - Westfälisch - Oldenburgischen Verbandsverkehre von resp. nach der Oldenburgischen Station Bremen erfolgen. Köln, den 29. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover. (692)

In Folge eingetretener Hindernisse kann die mit Bekanntmachung vom 17. Februar d. Js. auf den 1. April d. J. festgesetzte Einführung der neuen **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefte II, IIIa, IIIb sowie der neuen Tarife für Kohlen und Kokes zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen** erst am 1. Mai d. Js. erfolgen. Strassburg, den 28. März 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (693)

Grosshzgl. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April d. J. finden die im II. Nachtrag zum Nassau-Badischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Frankfurt a/M.-Taunusbahn und Sachsenhausen-Staatsbahnhof über Aschaffenburg auch auf den Verkehr mit Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Station der Hessischen Ludwigsbahn, Anwendung, wogegen die bezüglichen Frachtsätze des 9. Südwestdeutschen Tarifheftes mit obigem Zeitpunkte ausser Kraft treten. Karlsruhe, den 31. März 1882. Generaldirection. (694)

Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 10. April l. J. treten die Tarifhefte VIII und IX des Ungarischen Eisenbahnverbandes in Wirksamkeit. — Heft VIII enthält: directe Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Alföld-Fiumaner, Ersten Siebenbürger, Arad - Körösvölgyer und Arad-Temesvarer Bahn untereinander; — Heft IX directe Frachtsätze zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft einerseits und Stationen der Arad - Temesvarer und Arad - Körösthaler Eisenbahn andererseits.

Obige Tarife sind bei der unterfertigten Direction und bei den Verbandbahnen erhältlich. Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen. (695)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Eisenbahnverband. Zum Gütertarif vom 1. December 1881 tritt am 1. April cr. Nachtrag III in Kraft, Tarifsätze für Station Lichtenberg der Berliner Ringbahn enthaltend.

Nachträge sind à 0,05 *M.* bei den Verbandsexpeditionen zu baben. Erfurt, den 30. März 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (696)

Zum Tarif für den Wechselverkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. Januar 1881 tritt mit dem 1. April cr. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu in den Verkehr aufgenommene Station Erbach im Rheingau.

Das Nähere ist bei den Verbandsexpeditionen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben ist, zu erfahren. Frankfurt a. M., den 30. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (697)

Zum Gütertarif für den Nassau-Badischen Verkehr vom 1. November v. J. tritt mit dem 1. April cr. der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen Kilometerentfernungen und Frachtsätze für die neu in den Verkehr aufgenommene Station „Erbach im Rheingau".

Das Nähere ist bei den Verbandsexpeditionen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben ist, zu erfahren. Frankfurt a. M., den 31. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (698)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. tritt der Nachtrag 5 zum Hefte V des Südwestdeutschen Verbandstarifs, welcher ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Holz des Specialtarifs II von Südbadischen Stationen nach Alt-Münsterol Station und Grenze enthält, in Kraft. Strassburg, den 29. März 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. (699)

Im **Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge - Verbands - Güterverkehr** tritt am **1. April cr.** zu den Theilen I und II des Verbandstarifs, gültig ab 1. Juli 1881 resp. 1. August 1880, je ein besonderer **Nachtrag (II)** in Kraft, enthaltend eine Bestimmung über anderweite Berechnung der Lieferungszeit und Ausnahme-Frachtsätze für Schwefelkies, resp. ermässigte Frachtsätze für einige Relationen mit Antwerpen (Entrepôt und Bassins) **transit.** Elberfeld, den 31. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (700)

Am 1. Mai dieses Jahres treten für den Verkehr zwischen den Stationen Beuthen i. O., Chorzow für Königshütte, Sosnowice und Tarnowitz der Rechte-Oderufer Eisenbahn, Posen der Märkisch-Posener Bahn, Breslau, Frankenstein, Liegnitz, Glogau und Waldenburg i. Schl. der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, sowie Kohlfurt der Oberlausitzer und Cottbus der Berlin - Görlitzer Bahn einerseits und sämmtlichen Verbandsstationen der Direc-

tionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld andererseits und ferner zwischen den Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher, sowie Cösfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und den Verbandsstationen der Staatsbahnbezirke Berlin und Breslau andererseits im Schlesisch-Rheinischen Verbande anderweite, grösstentheils ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Am 15 desselben Monats werden einzelne erhöhte Frachtsätze im Verkehre zwischen den genannten Stationen eingeführt.

Der Verkehr zwischen den Preussischen Staatsbahn-Stationen der Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld einerseits und der Bezirke Berlin und Breslau andererseits scheidet am 1. nächsten Monats aus dem Schlesisch-Rheinischen Verbande aus und kann directe Abfertigung vom gedachten Tage ab nunmehr in den betreffenden Staatsbahnverkehren stattfinden.

Auf bezügliche Anfragen geben die Verbands-Güterexpeditionen und die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Breslau, Elberfeld und Köln nähere Auskunft. Hannover, den 1. April 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (701)

Am 1. Mai d. J. werden im Schlesisch-Rheinischen Verbande für den Verkehr zwischen den Stationen Görlitz, Kamenz und Zittau bezw. Hirschfelde der Berlin-Görlitzer Bahn einerseits und den Stationen der Strecken Soest-Holzminden, Altenbeken-Warburg, Ottbergen, Northeim und Hamm-Minden des Directionsbezirkes Hannover andererseits anderweite grösstentheils ermässigte Frachtsätze eingeführt.

An demselben Tage treten die Frachtsätze für die Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Verkehre mit den genannten Strecken ausser Kraft und kann directe Abfertigung für diese Relationen nur noch im Norddeutsch-Sächsischen Verbande erfolgen.

Schliesslich kommen am 15. Mai einzelne erhöhte Frachtsätze im Verkehre mit der Station Zittau bezw. Hirschfelde der Berlin-Görlitzer Bahn zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen auf bezügliche Anfragen die Verbands-Güterexpeditionen. Hannover, den 1. April 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (702)

Für die von der Eisenbahnverwaltung zu bewirkende zollamtliche Abfertigung der ohne Begleitung beförderten Sendungen Vieh in Wagenladungen im Verkehr von Oesterreich-Ungarn wird im diesseitigen Verwaltungsbereiche, sobald die Abfertigung das Aus- und Einladen erforderlich macht, neben der Liquidirung etwaiger Verläge und der jetzt schon bestehenden Sätze für die Ausfertigung von Zollpapieren eine Gebühr von 3 *M.* pro Wagen erhoben. Berlin, den 29. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (703)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. k. Mts. tritt zum Tarife für den internen Güterverkehr der Badischen Bahnen ein (2.) Nachtrag in Kraft, welcher ausser bereits eingeführten Bestimmungen etc. ermässigte Frachtsätze für Cement, Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel, ferner anderweitige Frachtsätze für alle Classen des Haupttarifs und den Ausnahmetarif 1 im Verkehre zwischen Basel und benachbarten Stationen einerseits und Wertheim, Würzburg und benachbarten Stationen andererseits, endlich eine Abkürzung der reglementmässigen Lieferfristen enthält. Soweit im Verkehre Basel-Würzburg die seitherigen Taxen sich billiger stellen, bleiben sie bis auf Weiteres bestehen. Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Stationen zu beziehen. Preis 15 ₰. Karlsruhe, den 30. März 1882. Generaldirection. (704)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 8. Hefte des Südwestdeutschen Verbandstarifs (Badisch-Pfälzischer Verkehr) ist der 1. Nachtrag erschienen. Derselbe tritt am 1. April l. J. in Kraft und enthält ausser Berichtigungen ermässigte Taxen für Ludwigshafen, sowie eine mit Frachterhöhungen verbundene Aenderung im Ausnahmetarife 3b für Eisenartikel der Specialtarife I und II (betreffend die Stationen Freiburg und Triberg). Die Frachterhöhungen werden mit 15. Mai l. Js. wirksam.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen zum Preise von 5 ₰ erhältlich. Karlsruhe, den 31. März 1882. Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. (705)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Die mit 1. Juli 1878 eingerichtete directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Hamburg (Klosterthor und Dammthor), Altona, Flensburg und Kiel einerseits und Christiansand in Norwegen via Frederikshavn in Jütland andererseits, sowie die directe Beförderung von Gütern zwischen Altona und Ottensen einerseits und Christiansand andererseits wird auch in diesem Jahre wieder durch das der Stavangerschen Dampfschiffs-Gesellschaft gehörige Postdampfschiff „Stavanger", ein grösseres und als vortheilhaft bekanntes Schiff, vermittelt.

Das Dampfschiff hat seine Fahrten am 26. d. M. begonnen und fährt jeden Dienstag-, Donnerstag- und Sonnabend-Nachmittag nach Ankunft des Personenzuges ab Hamburg von Frederikshavn nach Christiansand, und jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag, Abends 9 Uhr, von Christiansand nach Frederikshavn.

Ueber die Höhe der Passagepreise resp. Tarifsätze enthalten die vom 1. Juli 1878 ab gültigen Nachträge IV und VIII zu den Tarifen für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verkehr via Frederikshavn das Nähere, auch können Exemplare dieser Nachträge bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich abgefordert werden; jedoch wird bemerkt, dass im Jahre 1880 der Eilgut-Frachtsatz $\frac{\text{Altona}}{\text{Ottensen}}$-Christiansand von 910 ₰ (808 Oere) auf 995 ₰ (883 Oere) erhöht ist.

Die Touren des Schiffes stehen in directer Verbindung mit den Touren der zwischen Christiansand und Christiania regelmässig kursirenden Dampfschiffe und können Güter nach den Norwegischen Küstenorten:

Lillesand, Grimstad, Arendal, Boróen, Lyngór, Risór, Kragerö, Langesund, Frederiksvärn, Laurvig, Vallö, Horten, Dróbak, Christiania und Trondhjem

mit direct lautenden Frachtbriefen zur Beförderung über Christiansand angenommen werden. Die Umexpedition wird ohne Kostenberechnung daselbst übernommen. Altona, 31. März 1882. Die Direction. (706)

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Am 1. April cr. erscheint zum Tarifheft II für den Saarbrücken-Hessischen Güterverkehr vom 1. Januar 1881 der Nachtrag III, welcher für einige Rhein-Nahebahn-Stationen im Verkehr mit Mannheim Neckarvorstadt ermässigte Frachtsätze enthält. Verkaufspreis 5 ₰. Köln, den 31. März 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (707)

Vom 10. April cr. gelangen unter Aufhebung der mit Ersten Nachtrag vom 20. Mai 1880 zum **Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarife** vom 1. Januar 1880 für die Stationen Brody und Podwoloczyska nach Berlin eingeführten Frachtsätze, nachfolgende Ausnahmesätze für Getreide- etc. Transporte in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Einführung u. zw.:

Brody loco und transit-Berlin:
pro 100 kg 0,10 fl. Oe. W., 107,3 Kopeken, 1,61 *M.*;

Podwoloczyska loco und transit-Berlin:
pro 100 kg 0,10 fl. Oe. W., 125 Kopeken, 1,61 *M.*

Bei Anwendung dieser Frachtsätze werden keine Refactien ertheilt. Wien, am 1. April 1882. Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Karl-Ludwigbahn im Namen der Verbandverwaltungen. (708)

Unter Abänderung unserer Bekanntmachung vom 14. Februar ds. Js. bleibt der **Ausnahmetarif D für die Beförderung von Kalksteinen im diesseitigen Local-Güterverkehr sowie im Rheinischen Nachbarverkehr,** beide gültig vom 1. September 1881, noch bis Ende dieses Jahres in Gültigkeit. Elberfeld, 2. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (709)

Chemin de fer Grand Central Belge. L'Administration du chemin de fer Grand Central Belge vient d'apporter des additions et des modifications aux tarifs spéciaux Nos. 3I, 62I, 83I, 84I, 87I, 92I et 84Z pour le transport des marchandises etc. en service intérieur. (710)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Am 10. April d. J. tritt der Nachtrag V zum Verbandstarif Theil III in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und ist von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,05 *M.* pro Stück zu beziehen. Berlin, den 27. März 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (711)

Die im Nachtrage V zum Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandsgütertarife verlautbarte Berichtigung des mittelst Nachtrages IV vom 1. Januar 1882 eingeführten Satzes des Ausnahmetarifes 1a und 1b (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Berlin (B. A. B., B. Dr. B. und B. P. M. B.) einerseits und Lichtenfels andererseits, wird mit Wirkung vom 15. Mai d. Js. an wieder zurückgezogen, so dass von diesem Tage ab 1,56 *M.* pro 100 kg zur Erhebung kommen. Dresden, am 1. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (712)

Am 20. Mai d. Js. gelangt der V. Nachtrag zum Sächsisch-Württembergischen Verbands-Gütertarife vom 1. Juli 1878 zur Ausgabe, welcher erhöhte Frachtsätze für den Kohlenverkehr von den Stationen Lugau, Oelsnitz bei Lichtenstein und Zwickau nach einzelnen Württembergischen Stationen enthält. Die Höhe der neuen Taxen ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfragen, auch ist daselbst der genannte Tarifnachtrag zu erlangen. Dresden, den 1. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (713)

Vom 15. April d. Js. ab kommen im Glassand-Verkehre von unserer Station Hohenbocka nach Oesterreich

folgende ermässigten Frachtsätze zur Erhebung:

nach Hohenstadt . . . 1,19 } Mark pro
„ Olmütz . . . . 1,37 } 100 kg.
„ Skalitz-Boskowitz 1,24 }

Berlin, den 28. März 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (714)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. April 1882 n. St. ab wird die Station Treppenhof der Riga - Dünaburger Eisenbahn für den Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede und Werg in demselben Umfange und zu denselben Frachtsätzen wie für Kreuzburg, Station der Riga-Dünaburger Eisenbahn, in den Deutsch - Russischen Eisenbahnverband aufgenommen. Bromberg, den 31. März 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (715 J)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Die zwischen den Stationen Angermünde und Passow belegene diesseitige Haltestelle Schönermark wird mit directen Frachtsätzen für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier, welche mit denen für Passow gleich hoch sind, vom heutigen Tage ab in den Local-Ausnahmetarif E vom 1/8. 81 sowie in den Ausnahmetarif (A) vom 1/7. 78 aufgenommen.

Die Sendungen nach Schönermark werden jedoch nur frankirt und ohne Nachnahmebelastung zum Transport angenommen. Berlin, den 31. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (716)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Der Ausnahme - Frachtsatz für Europäisches Holz des Specialtarifs II zwischen Berlin B. A. und Lichtenfels wird vom 15. Mai d. J. ab von 1,41 ℳ auf 1,56 ℳ pro 100 kg erhöht. Berlin, 31. März 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (717)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. April cr. tritt der Nachtrag VI zu unserem Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften.

Exemplare desselben sind durch unsere Dienststellen unentgeltlich zu beziehen. Berlin, den 31. März 1882. Die Direction. (718)

Preussisch-Sächsischer Verband. Tarif für die Beförderung von Vieh etc. Der zwischen Rothenburg und Züllichau einer- und Cottbus C. G. andererseits via Bentschen-Frankfurt a. O.-Müllrose bestehende directe Verkehr für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird mit dem 20. Mai cr. aufgehoben. Breslau, den 3. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen. (719)

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 12. März l. J. zwischen Buczcece und Leorda stattgefundene Verkehrsstörung wurde soweit behoben, dass der Güterverkehr wieder am 24. März a. c. eröffnet werden konnte.

Der Personenverkehr wird noch immer mit Umsteigen bewerkstelligt. Centralleitung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

3. Bahnverwaltung.

Mit dem 1. d. Mts. ist die Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Cüstrin (bis km 2,4 bei Cüstrin) in einer Länge von 27,02 km aus unserem Verwaltungsbezirk ausgeschieden und in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin übergegangen. Bromberg, den 2. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction.

4. Zollamts-Verlegung.

Am 1. k. Mts. wird das in Bielefeld bestehende Unter-Steueramt nach dem Bahnhofe daselbst verlegt und ist demselben von da ab die Befugniss zur Abfertigung der auf den Eisenbahnen ein- und ausgehenden Waarensendungen nach Massgabe der §§ 63, 64, 66 bis 71 des Vereins-Zollgesetzes, zur Gestattung von Aus- und Umladungen der auf der Eisenbahn unter Raumverschluss beförderten Güter nach § 65 des Vereins-Zollgesetzes und zur Ausfertigung und Erledigung von Begleitschein I und II — jedoch mit Ausschluss von Begleitschein I über Waaren der Nummern 2 c 1, 2, 3, 41 d 5 und 6 und 22 a, b, c und f des Tarifs zu anderen als den höchsten Zollsätzen der betreffenden Tarifnummern beigelegt. Hannover, den 30. März 1882. Königl. Eisenbahndirection (132

5. General-Versammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden Ordentlichen Generalversammlung auf

Samstag, den 29. April 1882,
Morgens 10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1881.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1881 gemäss § 45, Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:

„Die Generalversammlung wolle sich damit einverstanden erklären, dass mit Genehmigung der Kgl. Staatsregierung bei den auf den Inhaber lautenden Actien und Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen die Einschreibung auf den Namen der Besitzer in den Büchern der Gesellschaft eingeführt werde, und der Verwaltung die Ermächtigung ertheilen, in eigener Zuständigkeit ein Reglement hierüber aufzustellen und zu erlassen, welches auch die für die Vinculirung und Devinculirung zu leistende Vergütung festzusetzen hat."

V. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vergl. Geschäftsbericht Seite 19) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45, Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Ludwigshafen, den 27. März 1882. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Böcking, Kgl. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (99)

6. Auszahlungen.

Thüringische Eisenbahn. Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die Dividende für das Betriebsjahr 1881

a) für das Actiencapital unserer Stammbahn
auf 9½ pCt. oder 28 ℳ 50 ₰ pro Actie,
b) für die Stammactien Lit. B Ser. A (Gotha-Leinefelde)
auf 4 pCt. oder 12 ℳ pro Actie

festgestellt worden ist.

Die Auszahlung erfolgt gegen Rückgabe des Dividendenscheines No. 34 der Stammactien ad a) und No. 15 der Stammactien ad b) vom 12. April cr. ab und zwar:

I. für beide Kategorien:
1. in Erfurt: bei unserer Hauptcasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags,
2. durch unsere sämmtlichen Billetexpeditionen (bei grösseren Beträgen nach vorher geschehener Anmeldung); ausserdem

II. für die Actien der Stammbahn:
3. in Dessau: durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung
4. in Berlin: durch die Herren Breest & Gelpcke,
5. in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
6. in Leipzig: durch die Leipziger Bank;

III. für die Stammactien Lit. B Ser. A (Gotha-Leinefelde):
7. in Berlin: durch die Direction der Discontogesellschaft,
8. in Leipzig: durch die Leipziger Bank,
9. in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
10. in Köln a/Rh.: durch die Herren Sal. Oppenheim jun. & Co.

Bei den Stellen ad 2—10 erfolgt die Einlösung nur in der Zeit vom 12. April bis 31. Mai cr.

Vom 1. Juni cr. ab findet die Einlösung nur noch durch unsere Hauptcasse hier statt. Erfurt, den 1. April 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (131)

7. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von:

38 Stück Gepäckwagen und
40 „ Plateau-Wagen mit radial verstellbaren Achsen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Wagen" bis zum Submissionstermine am Mittwoch, den 26. April d. J., Vormittags 12 Uhr versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch werden Copien derselben gegen Erstattung der Copialien von 3 ℳ unfrankirt abgegeben. Breslau, den 1. April 1882. Königliche Direction. (130)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 28. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. April 1882.

Inhalt: Das Westösterreichische Staatseisenbahn-Netz und dessen Bedeutung für die Verkehrspolitik Oesterreichs. — Signale zur Deckung der Bahnhöfe. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Preussen. — Personal-Nachrichten. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Februar-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen. — Haftpflicht. — Literatur: Die centrale Signal- und Weichenstellung. Uhland, Die Dampfmaschinen mit Schiebersteuerung. Meissner, Preussische Verwaltungskunde. Reichs-Kursbuch. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Generalversammlungen. 3. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Das Westösterreichische Staatseisenbahn-Netz und dessen Bedeutung für die Verkehrspolitik Oesterreichs.

Durch die jüngst erfolgte Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn wurde bekanntlich der Staatseisenbahn-Betrieb in Oesterreich inaugurirt und damit gleichzeitig ein zusammenhängendes Netz gebildet, welches ausser den Linien der obengenannten Bahn aus jenen der Niederösterreichischen Staatsbahnen und der Kronprinz Rudolfbahn besteht und eine Gesammtlänge von beiläufig 2 000 km repräsentirt. Im Bau für staatliche Rechnung steht ferner die Eisenbahn über den Arlberg, während die Uebernahme der Vorarlberger Eisenbahn durch den Staat demnächst stattfinden soll. Die unmittelbare Verbindung zwischen dem westlichen Endpunkte des jetzigen Netzes in Wörgl und dem Ausgangspunkte der Arlbergbahn in Innsbruck soll durch eine auf Basis eines Péagevertrages bewerkstelligte Mitbenutzung der betreffenden Südbahnstrecke stattfinden.

Wie aus der Configuration des derzeitigen westlichen Staatseisenbahn-Netzes (man kann dasselbe füglich als solches bezeichnen, da die vollständige Verstaatlichung der Kronprinz Rudolfbahn demnächst erfolgen wird) hervorgeht, beherrscht dasselbe mit absolutem Uebergewicht die directe westliche Richtung vorläufig bis an die Bayerische und nach Fertigstellung der Arlbergbahn bis an die Schweizerische Grenze und hier liegt die eigentliche Kraft des neuen Netzes sowie seine Wichtigkeit in verkehrspolitischer Beziehung. Der Staat kann vermöge seiner durch die eigenen Linien begründeten Tarifsouveränetät den betreffenden Verkehr nach Bedarf respective eigenem Willen poussiren und dass er dies in weitgehendem Masse thun wird, dafür dürfen die an ihn herantretenden Anforderungen der Interessenten sorgen, sowie andererseits die Erhaltung guter Exportbeziehungen mit den vielumworbenen wichtigen Absatzgebieten der Schweiz, Mittel- und Südfrankreichs den Impuls zu entsprechenden Massregeln geben werden. — Es wäre aber fehlgegriffen, würde man sich der Voraussetzung hingeben, dass nach Eröffnung der Arlbergbahn in Bezug auf den Schweizerischen und Französischen Verkehr eine gänzliche Umgehung der seitherigen Route via Bayern beziehungsweise Süddeutschland stattfinden kann. Trotzdem die Arlbergroute die gänzliche Unabhängigkeit in dieser Richtung bringen wird, so ist es doch im verkehrspolitischen Interesse gelegen, die guten Beziehungen mit den Nachbarbahnen zu pflegen und einen Theil der für das gleiche Gebiet bestimmten Transporte denselben zu überlassen. Dies wird schon deshalb stattfinden müssen, weil die Arlbergroute als eingeleisige Gebirgsbahn mit beschränkter Leistungsfähigkeit zu Zeiten besserer Exportconjuncturen den Güterandrang kaum wird bewältigen können, daher eine so tüchtige Hilfsroute, wie jene via Bayern ist, schon wegen der uneingeschränkten raschen Abwicklung des Oesterreichisch-Ungarischen Exportverkehrs nothwendig bleibt. Ueberdies wird die Donauschifffahrt bis Passau stets regelnd auf die Tarife einwirken und die Neutralität der Route Wien-Passau und -Simbach auf einem den Verhältnissen entsprechenden Niveau erhalten.

Signale zur Deckung der Bahnhöfe.

In No. 13 dieser Zeitung bezeichnet Herr Oberingenieur Pollitzer gelegentlich der Besprechung der Stationsabschluss-Telegraphen die Etablirung eines Wärterpostens auf Zugsentfernung vor den Sperrsignalen grösserer Bahnhöfe als eine Nothwendigkeit. Herr P. will auf diese Weise die Gefahr abwenden, in welche der vor dem Sperrsignale wartende Zug durch einen nachfolgenden gebracht werden könne. Nach unserer Meinung ist jedoch durch die bestehenden Einrichtungen eine solche Gefahr auch ohne die angedeutete Massregel schon abgewendet oder wenigstens derart gemindert, dass grössere laufende Ausgaben à conto dieser nicht mehr gerechtfertigt werden könnten. Für Vollbahnen gilt in Deutschland und wohl auch in Oesterreich und anderen Ländern die bahnpolizeiliche Bestimmung, dass innerhalb einer gewissen Bahnabtheilung stets nur Ein Zug auf einem Fahrgeleise sich befinden darf. Bei sehr frequenten Hauptbahnen ist dieser Anordnung durch Einrichtung der sogenannten Blockstationen Folge gegeben, bei Nebenlinien wird zur Erreichung desselben Zweckes nur in Stationsdistanz gefahren. Das Sperrsignal eines Bahnhofes befindet sich nun stets innerhalb der Strecke zwischen dem letzten Blockposten und dem Bahnhofe selbst und da dieser natürlich nicht eher die Deblockade ertheilt, als bis er den Zug angenommen, also bis er das Sperrsignal geöffnet und den Zug am Perron oder auf dem Ankunftsgeleise vorfahren gesehen hat, so ist bei ordnungsmässigem Gange des Dienstes nicht einzusehen, in welcher Gefahr ein vor dem Sperrsignale wartender Zug sich befinden solle.

Nur die allergröbsten Fahrlässigkeiten können eine Gefahr bedingen: entweder wenn von der Station aus voreilig deblockirt, das Sperrsignal aber nicht geöffnet wird, oder wenn der Führer des nachfolgenden Zuges das Haltesignal des ersten Blockpostens vor dem Bahnhofe nicht respectirt. Gegen den ersten Umstand ist aufzukommen. Thatsächlich ist es unnatürlich, dass innerhalb einer freien Blockstrecke, als welche die durchgehenden Hauptgeleise vom ersten Blockposten vor dem Bahnhofe bis zum Stationsgebäude betrachtet werden müssen, ein von den Blockapparaten unabhängiges Signal besteht, durch welches der auf der Strecke befindliche Zug zum Halten gebracht werden kann, während der die Strecke deckende Block eventuell auf „Frei“ steht. Wenn man also wirklich befürchten zu müssen glaubt, dass ein wartender Zug durch fahrlässiges Gebahren des den Blockapparat bedienenden Stationsbeamten in Gefahr gebracht werden könne, wäre es wohl am empfehlenswerthesten das Sperrsignal derart mit den Blockapparaten in Verbindung zu setzen, dass von der Station aus nach dem letzten Blocke (gewöhnlich Schlussblock genannt) Deblockade nur nach einmaligem Oeffnen und Schliessen des Sperrsignals, also nach Einlassen des wartenden Zuges, erfolgen kann. Es gehört dann wenigstens zur Herbeiführung einer Gefahr das Zusammentreffen mehrerer Ungehörigkeiten und zwar verschiedener Bediensteter, nämlich ein-

maliges Oeffnen und Schliessen des Sperrsignals zu unrechter Zeit, noch ehe der erste zu erwartende Zug diesem Signale hat Folge leisten und in die Station einfahren können, in Verbindung mit voreiligem Ertheilen der Deblockade von der Station nach dem Schlussblocke. Gegen das Ueberfahren der geschlossenen Blocksignale durch einen unaufmerksamen oder pflichtvergessenen Führer giebt es allerdings keine andere Hülfe, als die von Herrn P. vorgeschlagene Etablirung eines besonderen Wächterpostens, es ist jedoch zu bedenken, dass jeder auf freier Strecke aus irgend einer Veranlassung oder vor einem geschlossenen Blocksignale haltende Zug dieser Gefahr ebenfalls preis gegeben ist. Vor directem Entgegenhandeln gegen die gegebenen Signale hört aber überhaupt jeder Schutz auf; hier bleibt nur übrig, sich auf die Dienstkenntniss und das Pflichtbewusstsein der Bediensteten zu verlassen. Jedenfalls erscheint es nicht gerechtfertigt eine so überaus kostspielige Massregel, wie sie von Herrn P. vorgeschlagen ist, in Anwendung zu bringen. Denn ein Wächter, der in der also vorgeschriebenen Weise seinen Dienst versehen soll, befindet sich in einer ganz anderen Lage, als ein gewöhnlicher Bahnwärter, denn er ist bei einer frequenten Bahn an seinen Aufstellungsplatz gebunden und daher nicht im Stande, kleinere Unterhaltungsarbeiten, Controlgänge auf der Strecke u. s. w., wie sie dem eigentlichen Bahnwärter zukommen, vorzunehmen. Der Mann stünde also Jahr aus Jahr ein ohne eine eigentliche Thätigkeit, ohne positive Leistung auf seinem Posten, ausschliesslich nur der Möglichkeit zu Liebe, dass Stationsbeamte und Maschinenführer die allergröbsten Fahrlässigkeiten begehen. Wenn man gezwungen ist in der Nähe des betreffenden Punktes einen Weg im Niveau über die Bahn zu führen, dessen Schranken von einem Beamten bedient werden müssen, kann man wohl auch diesen Punkt durch entsprechende Instruirung und Ausrüstung des Schlagwärters ins Auge fassen: mit einem Bahnwärterposten lässt sich solch ein Dienst aber nicht verbinden, da ein Bahnwärter auf seiner Strecke sich möglichst frei muss bewegen können. Wenn man bedenkt, welch drückende Ausgaben den Bahnverwaltungen durch die Bedienung der Schranken an Feld- und Wirthschaftswegen, die im Sommer zur Erntezeit ca. 15 Male befahren werden und dann 6 Wintermonate verschneit liegen und durch andere bei uns nun einmal übliche Schutzmassregeln erwachsen, dürfte die Nothwendigkeit der Schaffung weiterer Beschwernisse noch nachdrücklicher begründet werden müssen.

Da Herr P. auch auf die allgemeinen Anordnungen der Bahnbewachungs-Posten zu sprechen kommt, insbesondere hervorhebt, dass für die Position der Wachhäuser vornehmlich die Interessen der Bahnbeaufsichtigung massgeblich sein sollen, sei es gestattet hier auf einen concurrirenden Uebelstand aufmerksam zu machen. Derselbe besteht in der allzubeschränkten Bemessung des dem Wachpersonal zur Verfügung gestellten Wachlocales. Räume von 16, höchstens 19, mitunter aber von knapp 12 cbm Inhalt sind es, in denen unausgesetzt, Tags und Nachts, eine ja sogar zwei Personen sich aufhalten müssen. Im Sommer ist dies natürlich ohne Bedenken, in langen kalten Winternächten, in denen die zwei Leute sich noch mit einer russenden Lampe und einem glühenden eisernen Ofen in das Bischen Athmungsluft theilen müssen, bleiben die Folgen nicht aus, welche in allgemeiner Abspannung, Trägheit und Schlafsucht bestehen. Kämpft auch das Pflichtgefühl des Einzelnen gegen Anwandlungen von Schwäche an, so können wir doch aus Erfahrung bestätigen, dass die Bahnstrecken gerade zu den Zeiten am schlechtesten bewacht werden, zu denen sie am besten bewacht sein sollten, nämlich in den langen kalten und schneereichen Winternächten. Paläste können den Wärtern natürlich nicht gebaut werden, aber es könnte wenigstens bei Bemessung der Wachräume auf diesen Umstand mehr Rücksicht genommen werden. Auch dürfte es sich bei vielen Verwaltungen empfehlen, den Wachtdienst etwas anders zu organisiren, um die Leute etwas mehr in Bewegung zu halten. Jedenfalls ist die fürsorgliche Anbringung einer Pritsche in den Wachlocalen, die manche Verwaltung sich angelegen sein lässt, keine die Pünktlichkeit fördernde Einrichtung, da sie mit Hülfe von Pelzen, Mänteln und Decken gar bald zum angenehmen Ruhebettlein umgewandelt wird: „und die wachen sollten, sie wachen nicht mehr!" Im Winter eine etwas kürzere Dienstzeit, dafür eventuell eine etwas grössere Sparsamkeit mit den gänzlich dienstfreien Tagen, sowie unnachsichtlichen Zwang zum Wachbleiben während des Dienstes, unter Vermeidung aller die Schlafsucht fördernden Einflüsse und Einrichtungen: dann wäre es zu ermöglichen, dass der Zweck einer constanten Bewachung der Linien herbeigeführt wird. Jetzt ist man bei nächtlichen Revisionen manchmal froh die Gewissheit zu haben, dass die schlaftrunkenen Gestalten, die man da aufstöbert, nicht heraus auf die Geleise gehen, weil man da wenigstens sicher ist, dass sie nicht selber überfahren werden.

Kr.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 10. April. (Politische Wochenschau. Zur Frage der Ausnahmetarife. Zur Oesterreichisch-Deutschen Tariffrage. Märkisch-Posener Eisenbahn. Oberschlesische Eisenbahn Berlin-Hamburg. Hessische Ludwigsbahn. Berlin-Görlitz. Tilsit-Insterburg. Paulinenaue - Neuruppin. Dortmund - Gronau - Enschede. Rhein-Nahebahn. Lübeck-Travemünde. Grosse Berliner Pferdeeisenbahn. Berliner Pferdeeisenbahn J. Lestmann & Co.)

Die stille Woche hat sich auf dem Gebiete der inneren Deutschen Politik kaum bemerkbar gemacht. Zwar feierte der Preussische Landtag, aber die öffentliche Discussion über die Gesetzesvorlagen, mit welchen sich die parlamentarische Körperschaft beschäftigt hatte, namentlich über das Kirchengesetz, hat nichts von ihrem lebhaften Charakter verloren und vor Allem war es das Tabakmonopol-Project, welches überaus eifrig besprochen wurde. Der Reichskanzler hat sich sowohl über die Einberufung der Ministersitzungen des Bundesraths als auch über die Eröffnung der Frühjahrssession des Reichstages schlüssig gemacht. Die ersteren sollen am 16. April beginnen und als Termin der Reichstags-Eröffnung wird der 27. d. Mts. genannt. Die Gegenstände der Berathung des Reichstages werden das Tabakmonopol, die Arbeiter-Unfallversicherung und die Novelle zur Gewerbeordnung sein; ob ältere Gesetzentwürfe, wie diejenigen über Trunksucht oder zweijährige Budgetperioden wieder vorgelegt werden sollen, ist noch nicht entschieden. Die Reichstagssession soll auch in dem allerdings unwahrscheinlichen Fall stattfinden, dass der Bundesrath das Monopol ablehnt. Die Rückkehr des Reichskanzlers nach Berlin wird in der zweiten Hälfte des April erwartet. — Das Preussische Abgeordnetenhaus wird voraussichtlich in 14 Tagen mit den Arbeiten fertig werden, so dass das gleichzeitige Tagen der beiden parlamentarischen Körperschaften nur wenige Tage dauern würde. — Der Preussische Staatshaushalts-Etat ist jetzt durch den „Staatsanz." publicirt. — Am Sonnabend fand die letzte Sitzung der Commission statt, welche von Seiten der Reichsregierung für die Berathung der Actiengesetznovelle einberufen war. Die von der Regierung gemachte Vorlage ist bei diesen Berathungen wesentlich umgestaltet. Es wird nichts darüber bekannt, ob und wann das Resultat der Commissionsarbeiten der Oeffentlichkeit übergeben werden soll.

Zu der Frage der Ausnahmetarife liegt eine offiziöse Kundgebung in der „Nordd. Allg. Ztg." vor: Das genannte Blatt reproducirt die Eingabe eines Holzhändlers aus Weissenburg im Elsass an das Preussische Handelsministerium vom Jahre 1878, welche „die Benachtheiligung zur Sprache bringt, die der Deutsche Handel und die einheimische Holzindustrie durch die das Ausland in ungerechtester Weise begünstigenden Transittarife erfuhr, und die gegenwärtig wenigstens auf den Preussischen Bahnen, Dank der Thätigkeit des Eisenbahnministeriums, grösstentheils beseitigt worden ist". Die „Nordd. Allg. Ztg." betont, wie sich aus der Eingabe ergebe, „in welchem hohen Grade die Ausnahmetarife zu Gunsten ausländischer Waaren die einheimische Production schädigen" und fügt hinzu: „Die zur Abstellung dieses Missstandes seitens des Preussischen Eisenbahnministeriums ergriffenen Massregeln haben bereits gute Früchte getragen und haben einer Unterbindung der einheimischen Production vorgebeugt, aber freilich eben nur so weit, als ihr Wirkungskreis gehen kann. Für zahlreiche Handelsplätze Deutschlands mussten die Preussischen Massregeln ohne Erfolg bleiben. Das aus Süddeutschland, insbesondere aus Bayern und Baden kommende Holz kann nicht durch die von Preussen ergriffenen Massregeln gegen die Concurrenz des Ungarischen Holzes auf dem Holländischen, Belgischen oder Französischen Markte geschützt werden. Für viele Süddeutsche Producte, insbesondere für Holz, liegen die Verhältnisse noch heute so ungünstig, wie die oben abgedruckte Eingabe vom Jahre 1878 sie schildert. Angesichts dieser Umstände wäre es als sehr erspriesslich zu begrüssen, wenn Bayern, namentlich auch im Interesse seiner eigenen Forsten, sich zur Aufgabe seiner Ausnahmetarife entschlösse. Um so erfreulicher ist es zu hören, dass das Reichs-Eisenbahnamt sich zu diesem Behufe mit der Bayerischen Verwaltung ins Benehmen gesetzt hat und Verhandlungen führt."

Zur Oesterreichisch-Deutschen Tariffrage wird anlässlich der in Wien abgehaltenen Generalconferenz der am directen Güterverkehre Oesterreich-Ungarns mit den Nord- und Ostseehäfen betheiligten Eisenbahnen von dort aus mitgetheilt, dass in dieser Conferenz eine neue Convention über die Höhe der für den gedachten Verkehr zu etablirenden directen Tarife zu Stande gekommen ist. Die gegenwärtig bestehenden Tarife für Stettin und Hamburg sollen zunächst beibehalten werden und diejenigen für Amsterdam und Antwerpen durch Anstoss sogenannter usueller Differenzen an Hamburg gebildet werden. Es werden sonach bei den letztgenannten drei Plätzen von einer normalen Tarifstellung ganz abgegangen und hierdurch eine nicht unerhebliche Reduction der gegenwärtigen Taxen eintreten. Eine grosse Meinungs-

verschiedenheit ergab der Antrag der Preussischen Staatsbahnen, es möge in dem neuen Uebereinkommen die Verpflichtung zum Ausdruck gelangen, dass alle Frachtnachlässe, somit auch die publicirten oder nicht publicirten Refactien, welche dem Umschlagverkehr per Wasserstrasse gewährt werden, zugleich auch dem directen Verkehr zuzuwenden sind. Die Deutschen Bahnen machen hierbei weiter den Vorbehalt, dass sie die von ihnen für den Umschlag in Regensburg oder Passau gewährten billigeren Tarife nur dann für den directen Eisenbahnverkehr mit Oesterreich-Ungarn zur Verfügung stellen, wenn die anschliessenden Oesterreichischen Eisenbahnen die gleichen kilometrischen Grundtaxen einrechnen. Die Mehrzahl der Oesterreichischen Bahnen hat sich gegenüber diesem Antrage zunächst ablehnend verhalten, so zwar, dass derselbe vorläufig nicht zur Durchführung gelangt. Zur endgültigen Beschlussfassung ist eine zweite Generalconferenz für Anfang Juni cr. nach Heidelberg angesetzt worden.

Zur Verstaatlichung der Märkisch-Posener Bahn wird dem „Berl. Act." aus „guter Quelle" geschrieben: „Der zwischen dem Staat und der Märkisch-Posener Gesellschaft wegen Erwerbs der Bahn geschlossene Vertrag weicht in einem Punkt ganz wesentlich von den wichtigen Bestimmungen in anderen, etwa gleichzeitigen und gleichartigen Verträgen ab. Während nämlich diese anderen Verträge das Jahr 1881 als das letzte hinstellen, in welchem eine Dividende von variabler Höhe vertheilt wird, in einzelnen Verträgen sogar die Dividende des genannten Jahres vollständig fixirt wird — bestimmt der mit der Märkisch-Posener Bahn geschlossene Vertrag, dass die Actionäre und die Prioritäts-Actionäre auch noch für das Jahr 1882 auf den Reinertrag des Unternehmens angewiesen bleiben und eine bestimmte Rente für das Jahr 1882 beider Actiengattungen also noch nicht festgesetzt ist. Den Actionären und Stammprioritäts-Actionären verbleiben die Dividendenscheine ihrer Papiere für das Jahr 1882 selbst beim Umtausch derselben gegen Consols, da die zu liefernden Consols erst Zinsen ab 1. Januar 1883 tragen." — Es wird nun ausgeführt, dass, da pro 1881 1 pCt. Nachzahlung auf den 1872er Coupon erfolgt, „das Jahr 1882 mindestens auch noch die mit 5/12 pCt. ausstehende Restzahlung der Coupons von 1872 ermöglichen wird." Ferner wird gesagt, dass, so lange die Regierung die Privatbahnen nicht auch formell in ihren eigenen Besitz übernimmt, sie deren Reingewinn statutenmässig zu berechnen und zu vertheilen hat: „Statutenmässig ist eben die Nachzahlung alter Coupons. Im Vertrag mit der Märkisch-Posener Bahn ist ausbedungen, dass die formelle Erwerbung des Eigenthums der Bahn nicht vor dem 1. Januar 1882 geschehen darf; bis Ende 1882 sind also auch die Gewinne der Bahn statutenmässig zu behandeln. Dass die Regierung gewillt ist, mindestens den theilweis schon bezahlten 1872er Coupon voll einzulösen, geht übrigens auch aus der Denkschrift hervor, welche dem Landtage mit dem Gesetzentwurf über die Erwerbung der Privatbahnen zugegangen ist. Dort wird ganz ausdrücklich gesagt, dass zu der Zeit, zu welcher der Staat das Eigenthum an dem Gesellschafts-Vermögen erwerben kann, d. i. 1. Januar 1883 der 1872er alte Coupon vollständig bedeckt sein werde."

Dem Abschlusse der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft sind folgende Details entnommen:

		1881	1880
Ueberschuss	ℳ	23 495 000	20 345 142
Verzinsung	„	3 757 358	3 803 269
Amortisation	„	726 971	693 163
Erneuerungsfonds			
der Oberschlesischen Bahn	„	1 453 887	?
der Wilhelmsbahn	„	412 827	?
Vergütung an die Niederschlesische Zweigbahn	„	272 237	?
Zuschüsse			
zur Mittelwalder Bahn	„	317 597	568 707
zur Stargard-Posener Bahn	„	150 000	144 120
Superdividende an den Staat	„	4 605 591	4 202 498
Steuer	„	1 525 715	1 309 823
Tantième	„	28 028	25 784
Dem Staate vergütete, zu viel erhobene Zinsgarantie	„	139 435	—
Rücklage in den Erneuerungsfonds für Oppeln-Morgenroth	„	116 242	—
bleiben	„	9 989 908	9 530 233
	pCt.	11,3	10,8

In 1881 sind 693 163 ℳ ausserordentliche Einnahmen in Wegfall gekommen und 139 435 ℳ ausserordentliche Ausgaben hinzugetreten. Die Staatscasse erhielt an Superdividende und Steuer 6 131 306 ℳ gegen 5 512 322 ℳ in 1880 In 1880 wurden 12 973 ℳ auf das Jahr 1881 übertragen und 55 569 ℳ statutenmässige Zuzahlung für die durch den Betriebsüberschuss der Posen-Thorn-Bromberger Bahn nicht gedeckte Verzinsung der schwebenden Schuld in Ausgabe gestellt. Die Einnahmen der Hauptbahn sind um 7,83 pCt., die Ausgaben nur um 7,67 pCt. gestiegen. Die Staatscasse hat bis incl. 1881 52½ Millionen Mark als Superdividende für eine Zinsgarantie von 3½ pCt. auf 7,2 Millionen Mark B-Actien erhalten.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn zahlt nach der nunmehr erfolgten Festsetzung für das Jahr 1881 eine Dividende von 17½ pCt., um 3¼ pCt. mehr als für 1880.

Für die Hessische Ludwigsbahn (Mainz-Ludwigshafen) hat der Aufsichtsrath die Dividende pro 1881 jetzt definitiv auf 3⁶/₁₀ pCt. gegen 4 pCt. im Vorjahre festgesetzt.

Der Verwaltungsrath der Berlin-Görlitzer Eisenbahn hat die auf die Stammprioritäten auszutheilende Dividende definitiv auf 4 pCt. festgesetzt.

Die Dividende der Tilsit-Insterburger Eisenbahn ist für 1881 vorbehaltlich definitiver Feststellung auf 3½ pCt. für die Stammprioritäten normirt worden, eine Kleinigkeit mehr, als für das vorangegangene Jahr vertheilt wurde. Vereinnahmt wurden 541 680 ℳ (+ 19 000 ℳ); dagegen betrugen die Betriebsausgaben 248 267 ℳ; die Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds belaufen sich auf 89 850 ℳ, die Verzinsung der Obligationen erfordert 20 574 ℳ, zusammen 358 691 ℳ Der Ueberschuss stellt sich sonach auf 182 988 ℳ

Die Verwaltung der Eisenbahn Paulinenaue-Neuruppin erklärt in Bezug auf die mitgetheilten Dividendenschätzungen, dass die Stammprioritäten ihres Unternehmens für 1881 bestimmt auf eine Dividende von 5 pCt., nicht nur auf eine solche von 4 pCt. zu rechnen haben.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, welche bisher ohne jede prioritätische Belastung dastand, will demnächst eine Anleihe aufnehmen. Die Anleihe in Höhe von ca. 900 000 ℳ soll der Vermehrung der Betriebsmittel, in erster Linie der Kohlenwagen gelten, so dass die Gesellschaft dagegen das Leihgeld spart, welches sie heute für Waggons zahlt.

Betreffs der Verstaatlichung der Rhein-Nahe Eisenbahn wird mitgetheilt, dass schon in allernächster Zeit die Uebernahme der Actien gegen Zahlung des verabredeten Preises vom Staate offerirt werden wird.

Die Arbeiten an der Lübeck-Travemünder Eisenbahn sind bereits so weit gefördert, dass demnächst mit Legung der Schienen vorgegangen werden kann; die Eröffnung der Bahn kann indessen schwerlich vor dem ursprünglich in Aussicht genommenen Eröffnungstermin (dem 1. Juli cr.) stattfinden, da die Eisentheile für die über die Aue führende Brücke nicht früher, als ursprünglich vereinbart war, geliefert werden können.

Dem Geschäftsberichte der Grossen Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft entnehmen wir Folgendes: Das Bahnnetz der Gesellschaft verfügt über 138 966 m Schienenstränge. Es sind 52,0 Millionen Personen befördert worden (+ 6,4 Millionen gegen 1880). Die Betriebseinnahme umfasst 6 683 646 ℳ (+ 766 148 ℳ), die Ausgaben 3 708 392 ℳ (gegen 3 218 330 ℳ in 1880). Es bleibt daher ein Ueberschuss von 2 975 253 ℳ (in 1880 2 693 621 ℳ). Dazu kommt Agiogewinn bei der neuen Actienemission 1 535 010 ℳ und Diversa, so dass der Ueberschuss 4 536 953 ℳ beträgt. Davon gehen ab: Hypothekenzinsen 6 950 ℳ, Obligationzinsen und Amortisation 250 000 ℳ, Abschreibungen 898 758 ℳ Abgaben an den Magistrat der Stadt und zwar: a) aus dem Personenverkehr 4½ pCt. gleich 298 856 ℳ, b) Pflasterrente 165 115 ℳ Dann gehen ab 1 500 000 ℳ Abfindung an die ersten Zeichner, Unkosten für den Druck der Actien 68 411 ℳ, zur Bildung des Reservefonds 67 142 ℳ Es bleiben daher übrig 1 277 130 ℳ Dieser Betrag ist vertheilt worden: 1 140 000 ℳ als Dividende von 9½ pCt., 67 142 ℳ Tantième für den Aufsichtsrath, 67 142 ℳ desgleichen für die Direction und deren Beamte. 2 845 ℳ werden in 1882 vorgetragen. Die Einnahmen sind um 13,1 pCt., die Ausgaben um 15,2 pCt. gestiegen.

Die Dividende der Berlin-Charlottenburger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, Commanditgesellschaft auf Actien J. Lestmann & Co. beträgt pro 1881 nur 8 pCt. gegen 10 pCt. in 1880, bei einer Mindereinnahme von 9 621 ℳ, welche durch die ungünstige Witterung der Sommermonate und speciell der Sonn- und Festtage veranlasst wurde. Die Wirkung der Mindereinnahme wurde verstärkt durch Mehrausgaben, welche in Höhe von 7 452 ℳ durch die Steigerung der Fouragepreise, in Höhe von 39 181 ℳ aber durch die neu hinzugetretenen Abgaben an die Stadt Berlin veranlasst wurden. Die Betriebseinnahmen stellten sich zusammen auf 705 628 ℳ (1880 715 249 ℳ). Befördert wurden zusammen 3 962 055 Personen (1880 3 794 100). Die Gesammtkosten des Betriebes beliefen sich einschliesslich der Amortisationsabschreibungen auf 570 190 ℳ, gegen 545 998 ℳ pro 1880. Dagegen betrugen die Einnahmen: aus dem Betriebe 705 629 ℳ, an Pacht und Miethe 5 654 ℳ, mit Diversen zusammen 718 482 ℳ, gegen 727 021 ℳ pro 1880, so dass pro 1881 ein Ueberschuss von 148 292 ℳ verbleibt, gegen 181 023 ℳ pro 1880.

Preussen.

Nach dem „Eisenbahn-Verordnungsblatt" haben folgende Betriebseröffnungen am 1. April 1882 stattgefunden: auf der Haltestelle Erbach im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a/M. der Stückgut- und Eilstückgutverkehr; auf der früheren Haltestelle, jetzigen Station Niederbreisig der Strecke Köln-Bingerbrück der unbeschränkte Güterverkehr; die Haltestelle Neu-Künckendorf zwischen den Stationen Angermünde und Lüdersdorf auf der Strecke Angermünde-Frankfurt a/O.

für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr in Wagenladungen sowie für Milch und leere Milchgefässe in Stückgutsendungen und die Haltestelle Griefstedt zwischen den Stationen Heldrungen und Sömmerda der Strecke Sangerhausen-Erfurt für den Personen- und Gepäckverkehr.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Ober-Maschinenmeister Tacke in Paderborn ist zum Eisenbahndirector sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren Zillessen in Dortmund, Jungnickel und Taeger in Berlin sind zu Regierungs- und Bauräthen Allerhöchst ernannt worden.

Der Regierungs- und Baurath Quensell in Berlin ist zum Mitgliede der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld, der Regierungsrath Dr. Sombart in Wiesbaden zum Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a/M., der Eisenbahndirector Tacke zum Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover, der Regierungs- und Baurath Zillessen zum Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes in Dortmund, der Regierungs- und Baurath Jungnickel zum Vorsteher des technischen Bureaus der Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der Regierungs- und Baurath Taeger zum Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (Stadt- und Ringbahn) in Berlin und der Telegrapheninspector Zwez in Berlin zum Königlichen Eisenbahn-Telegrapheninspector bei der Königlichen Eisenbahndirection daselbst ernannt worden.

Dem Regierungsassessor Ditmar in Thorn ist die Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamte in Wiesbaden, dem Regierungsassessor Trierenberg in Königsberg die Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Betriebsamte in Thorn übertragen worden. — Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Lobach in Hamburg ist die Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Betriebsamte in Harburg und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Kolszewski in Gleiwitz die Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Betriebsamte in Kattowitz übertragen worden.

Versetzt sind: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren Braune in Essen nach Graudenz, Kärger in Graudenz nach Hamburg und Wiegand in Euskirchen nach Hameln, sowie der Eisenbahn-Maschinenmeister Courtois in Lauban und Lamfried in Halensee zur Königlichen Eisenbahndirection in Berlin.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 3. April 1882. (Nationale Eisenbahnpolitik. Wiener Stadtbahnproject. Tarifenquête. Hullein-Bistritz. Protest gegen das Sequestrationsgesetz. Refactienwesen. Oesterreichische Staatsbahn. Russischer Verhand. Arlberg-Tunnel. Sissek-Doberlin. Assecuranzverband. Kremsthalbahn. Stahlschwellen. Korbflechterei und Weidencultur. Gesundheitsanforderungen. Börsenbericht.)

Nationale Eisenbahnpolitik treiben unsere Oesterreichischen Staatsmänner nicht, wie „Warren's Wochenschrift" meint; dagegen haben sie wohl Weber's „vielbestrittenes" Buch „Nationalität und Eisenbahnpolitik" im Auge. Nicht nationale Wünsche, sondern die Bedürfnisse der Nationen, insofern dieser Begriff mit dem der Länder zusammenfällt, werden auch insofern berücksichtigt, als damit das gesammtstaatliche Interesse auch seine Befriedigung erhält. Darin allein findet die Galizische und Böhmisch-Mährische Transversalbahn sowie die Verbindung Triests mit den Istrianer Bahnen ihre Erklärung. Wäre es anders, so würden ja die periodisch auftauchenden Schmerzensrufe nationaler Heisssporne nach Verlegung des Sitzes der Directionen in die betreffenden Provinzial-Hauptstädte und die Versprachlichung (sit venia verbo) des Verkehrs bald erfüllt sein; was hindert dann die „Landsmann-Minister" an der Durchführung? Diese wissen aber wohl, was sie dem Gesammtstaate schulden; nur die berechtigten Forderungen sprachlicher Gleichheit finden wie billig Berücksichtigung; so sollen auch die für das Publikum bestimmten Drucksorten, Monitorien etc. in den Landessprachen abgefasst sein. Die nothleidenden Bahnen, wie die kleinen Galizischen, Dalmatiner und die Südwestbahn, welche nach „W. W." nationalen Aspirationen ihre Entstehung verdanken, datiren noch aus der sog. Deutschliberalen Aera, haben aber auch mit dieser Politik nichts zu schaffen. Dagegen kann das Schluss-Dictum wohl von Jedermann unbedenklich unterschrieben werden, dass die nationale Eisenbahnpolitik nur auf den objectiven Gesetzen des Verkehrs beruhen darf.

Das Wiener Stadtbahnproject wird wohl noch geraume Zeit der Ausführung harren. Mit 60 Stimmen Majorität hat nämlich der Gemeinderath der Stadt Wien beschlossen: „Da der Gemeinderath die Anlage einer Wiener Stadtbahn nur dann gutheissen kann, wenn zugleich mit derselben auch die Regulirung des Wienflusses erfolgt, und da die bezüglich der Concessionirung von Eisenbahnen dermalen geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere bezüglich der Expropriation und der Bauführung auf oder an Eisenbahnen die Interessen der Gemeinde nicht in hinreichendem Masse wahren, erklärt der Gemeinderath, derzeit keinem der vorliegenden Projecte einer Wiener Stadtbahn seine Zustimmung ertheilen zu können."

Die Eisenbahntarif-Enquête wurde am 27. v. M. durch den Sectionschef v. Pusswald eröffnet, welcher im Namen des verhinderten Handelsministers den Versammelten für ihr Erscheinen dankte und die Nothwendigkeit einer fachmännischen Prüfung der Tarife der für die Landwirthschaft und Industrie wichtigsten Rohstoffe, sowie gewisser Fabrikate, hervorhob. Den zahlreich eingelangten Wünschen soll die concrete Form gegeben werden, die ihre Erfüllbarkeit bedingt. Besonderes Gewicht müsse auf die persönliche Theilnahme der Vertreter der Eisenbahnen gelegt werden. Ein günstiges Resultat sei aber nur zu erzielen, wenn auf die verwickelten Verhältnisse und die verschiedenartigen in Betracht kommenden Interessen billige Rücksicht genommen wird. Der Vorsitzende der Enquête, Sectionsrath R. v. Pollanetz, entwickelte nun das Programm derselben; manche Anträge und Wünsche konnten nicht zur Gruppenberathung acceptirt werden, theils weil sie sich in die 8 Gruppen nicht eintheilen liessen, theils weil sie zu allgemeiner Natur waren; letztere könnten einer besonderen Verhandlung am Schlusse vorbehalten bleiben. In den Berathungen der einzelnen Gruppen und ihrer Comités trat bald das Bedürfniss hervor, sich über die allgemeinen Principien der Tarifreform zu einigen, da die Enquête durch die Unmasse von Detailfragen sonst zersplittert würde. Von diesen wird auch in den vorliegenden Berichten abgesehen werden, welche sich ohne Erwähnung der betreffenden Gruppen daher auf die Principienfragen beschränken müssen. In einer Resolution wurden folgende Sätze empfohlen: dass die Frachtentarife für den internen Verkehr nicht nur zu hoch bemessen seien, sondern auch einer einheitlichen Basis entbehren; dass die unterbrochenen Distanzberechnungen aufzuhören haben, so dass die durchfahrenen Distanzen stets einheitlich aufzufassen seien; endlich dass die Gewährung von Refactien niemals als ein Monopol zu Gunsten Einzelner stattfinden möge. Ein anderer Beschluss lautet: Es sei das Eingehen in die Detailberathungen insolange zu sistiren, bis die Regierung das bei ihr vorliegende gesammte Berathungsmaterial (Gutachten und Petitionen der verschiedenen Kammern und anderer Corporationen u. s. w.) durch Druck oder in anderer Weise vervielfältigt und an die Mitglieder vertheilt haben werde. Folgende allgemeine principielle Wünsche werden anderweitig aufgestellt: 1. Revision und Unification der bestehenden Classificationen; 2. Ueberprüfung der Tarifsätze der verschiedenen Bahnen behufs ihrer Vereinfachung und Erzielung der Gleichförmigkeit derselben; 3. Anwendung der Zonentarife im Allgemeinen sowie auch beim internen Durchgangsverkehre, resp. beim Uebergange auf andere Bahnen; 4. Revision der Nebengebühren; 5. Erwägung, ob die bestehenden Bestimmungen über das Refactienwesen ausreichen, um vor diesfälligen Missbräuchen zu schützen; 6. Revision der allgemeinen Bestimmungen (Reglements, Tarifbestimmungen etc.). Auf die Aeusserung eines Delegirten, dass der Enquête nur Kundgebungen über den internen Verkehr zustehen, gab Sectionsrath von Pollanetz die Aufklärung, dass es allerdings angehe, auch ein Votum über Tarife im Aussenverkehre abzugeben, wenn zugleich auf die internen Tarife unter den gleichen Relationen Bezug genommen wird. In Folge dessen wird als siebenter Punkt den Referenten der Wunsch nahegelegt, auf Stellung von Anträgen, resp. Fassung einer Resolution in Bezug auf das Verhältniss der inländischen Tarifsätze gegenüber den Export-, Import- und Transittarifen. (Wegen Raummangels referiren wir über den weiteren Verlauf demnächst.)

Die Concessionsurkunde für eine Localbahn von Hullein nach Bistritz wurde im „R. G. B." vom 26. v. Mts. publizirt. Concessionär ist die Kremsierer Eisenbahn-Actiengesellschaft. Der Bau ist binnen einem Jahre, vom 26. Februar 1882 an gerechnet, zu vollenden. Die Dauer der Concession wird auf 88 Jahre, vom 30. Juni 1882 an gerechnet, festgesetzt. Die Länge der Bahn ist mit 18,6 km projectirt. Die Stationen der Bahn sind von Hullein ab: Strzebietitz, Holleschau, Dobrotitz, Jankowitz, Bilawsko und Bistritz. Die Maximal-Fahrgeschwindigkeit ist vorläufig mit 21 km fixirt. Die Bahn soll blos Tagverkehr besitzen.

Gegen das Ungarische Sequestrationsgesetz wurde von der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ein Memorandum dem Abgeordnetenhause überreicht. Dasselbe geht davon aus, dass der Gesetzentwurf die Concessionsurkunde einseitig abändere. Nach § 27 derselben behalte sich die Regierung blos das Recht vor, dass sie 30 Jahre nach Unterfertigung der Concession die Linie jederzeit einlösen könne; derselbe Paragraph stelle auch die Modalitäten dieser Einlösung fest. § 29 der Concession bestimme aber, dass die Concession noch vor Ablauf dieser Frist erlösche, wenn die Concessionäre trotz wiederholter Ermahnungen die gesetzlichen Pflichten verletzten oder die Erfüllung versäumen. Davon aber sei in der Concession keine Rede, dass die Nichtbezahlung der Prioritätszinsen als hinreichender Grund dafür angesehen werden könne, den Concessionären oder deren Rechtsnachfolgern, den Actionären, den Betrieb zu entziehen. Die Concessionsurkunde sei durch den

§ 14 des Gesetzartikels 8 vom Jahre 1868 gesetzlich inarticulirt. Ein zweiseitiger Vertrag könne nur unter Mitwirkung beider vertragschliessenden Theile abgeändert werden; eine einseitige Aenderung sei nichts anderes, als eine Rechtsverletzung, und eine solche sei in jener Bestimmung des Entwurfes enthalten, welche die Entziehung des Betriebes aus den Händen der gewählten Direction ausspricht. Eine einheitliche Tarifpolitik mag immerhin den Interessen des Landes entsprechen, dieses Ziel sei aber im gerechten Wege nur dann zu erreichen, wenn auch der andere Theil zustimmt, nicht aber, wenn ein bilateraler Vertrag einseitig geändert wird. Die Direction der Alföldbahn ist immer bereit gewesen, den Winken der Regierung hinsichtlich der Tarife pünktlich zu entsprechen, soweit dies die von ihr vertretenen Interessen zuliessen, und sie verspricht dasselbe für die Zukunft hinsichtlich der berechtigten Forderungen der Regierung. Allein gegen eine einseitige Aenderung des Vertrages, wie sie durch den Gesetzentwurf beabsichtigt wird, müsse sie ihre Stimme erheben, da sie die Rechte ihrer Mandanten verletzt sieht. Eine solche Rechtsverletzung könne eine schädliche Einwirkung auf den Credit des Landes nicht verfehlen, wie denn auch ähnliche Thatsachen vor mehreren Jahren bei Oesterreichischen Eisenbahnen die Staatsinteressen beträchtlich geschädigt hätten. Uebrigens beweise das Beispiel der Staatsbahnen und der verstaatlichten Eisenbahnen, dass die dort eingeführten Tarife, auf die Alföldbahn übertragen, die Einnahmen der Gesellschaft vermindern, ihre Ausgaben steigern und dadurch die Schulden der Gesellschaft ohne deren Einfluss und Zustimmung vermehren, dann endlich aber jede Aussicht zerstören würden, dass sich das Unternehmen jemals noch lucrativ gestalte.

Ueber die Gewährung von Refactien ist ein Handelsministerialerlass herabgelangt, welcher die von mehreren Bahnverwaltungen gestellte Bedingung des „vorherigen schriftlichen Einschreitens der Parteien“ zur Erlangung der publicirten Bonification als im Widerspruche mit der Verordnung über die Veröffentlichung der Refactien stehend erklärt. Andererseits erkennt dieser Erlass an, dass es für die Bahnverwaltungen mit Rücksicht auf die Abrechnungen und die Nothwendigkeit, das Refactieconto zu bestimmter Zeit zu schliessen, geboten erscheint, den Termin, wann die Anmeldung fallweise stattzufinden hat, und die Frage, bis zu welchem Termine um Liquidirung der Bonification einzuschreiten ist, grundsätzlich zu regeln, was bis heute noch nicht geschehen ist. Hierbei sind alle Formen des Refactiewesens in Betracht zu ziehen: die Begünstigungen im Kartirungs- und Rückvergütungswege, auf bestimmte Zeit, auf Widerruf, auf ein Jahr, für Auflage eines bestimmten Quantums etc. Bevor jedoch das Ministerium die Regelung dieser Frage im Verordnungswege durchführen will, wünscht es hierüber die Anschauungen der die geschäftliche Seite des Eisenbahnwesens vertretenden Factoren kennen zu lernen und fordert daher die Bahnverwaltungen auf, hierüber eingehende Berichte zu erstatten. Von der letzten Directorenconferenz wurde deshalb das Tarifcomité beauftragt, diese Frage zu studiren und darüber zu berichten.

Ueber die Verhandlungen der Oesterreichischen Staatsbahn mit der Ungarischen Regierung schreibt das „Wiener Tagblatt“ Folgendes: Seitens der Staatsbahn wird die Umwandlung ihrer Budapester Betriebsleitung in eine selbstständige Betriebsdirection, seitens der Regierung aber eine Verständigung mit der Staatsbahn über die Herstellung einer zweiten Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten der Monarchie erfolgen. Diese Route soll durch den Bau einer neuen Linie von Ofen nach Raab und eine Combination derselben mit der bestehenden Strecke der Staatsbahn Raab-Neuszöny-Wien hergestellt werden. Die Ungarische Regierung hat nun die Absicht, die Linie Ofen-Raab in eigener Regie zu bauen und zu betreiben und bezüglich der Strecke der Staatsbahn einen Peagevertrag mit dieser abzuschliessen; die Staatsbahn dagegen will die neue Bahn selbst, und zwar ohne Staatsgarantie bauen, dagegen der Ungarischen Regierung vollen Einfluss auf die Tarife der ganzen Linie einräumen. Dadurch gewänne die Ungarische Verkehrspolitik ein seit Langem angestrebtes Ziel, ohne dass die Ungarischen Finanzen irgendwie belastet würden. Was nun die Abmachung bezüglich der selbstständigen Ungarischen Betriebsdirection anlangt, so sind folgende Daten zu verzeichnen. Der Ungarischen Betriebsdirection werden alle Agenden des technischen und commerziellen Betriebes überantwortet. Sie wird das verantwortliche Organ gegenüber der Regierung und dem Publikum in Hinsicht auf den Betrieb der Ungarischen Linien sein. Nur jene Agenden, welche wegen ihrer sachlichen Natur nicht getrennt werden können, werden gemeinsame bleiben; als solche sind reservirt die Buchhaltung, die Controle der Einnahme, das specielle Tarifwesen, die Fahrordnungsangelegenheiten und das Wagenverkehrsbureau ferner das Werkstätten- und Materialwesen. Alle Fragen, durch welche die Comptabilität des Institutes berührt wird, werden gemeinsam gelöst. Der Generaldirection in Wien verbleibt die Controle. Gleichzeitig mit der Inaugurirung der Betriebsdirection in Budapest wird die Ungarische Sprache als Amts- und Dienstsprache auf den Ungarischen Linien eingeführt und somit der letzte Wunsch Ungarns erfüllt.

Der Oesterreichisch-Ungarisch-Russische Eisenbahnverband hat kürzlich in Moskau seine Generalconferenz abgehalten, in welcher eine gänzliche Neuerstellung des betreffenden Verbandtarifes vereinbart wurde, da derselbe in seiner heutigen Form den Bedürfnissen des Verkehres, welcher auf so grosse Distanzen, wie sie hier zumeist vorliegen, nur bei Gewährung der möglichst billigen Sätze vermittelt werden kann, in keiner Weise entspreche. Die neuen Tarife sollen noch im Verlaufe dieses Sommers erstellt werden und ist ein entsprechender Aufschwung des in Rede stehenden Verkehrs bei richtiger Würdigung aller einschlägigen Verhältnisse gewiss zu erwarten, wenn auch der Umfang desselben bei der vielfach vorhandenen Homogenität der beiderseitigen Landesproducte naturgemäss nicht so bedeutend sein kann, wie beispielsweise jener des Ungarisch-Deutschen oder Ungarisch-Schweizerischen Verkehrs. Von der erwähnten Conferenz wurde auch noch eine Theilung des Verkehrs zwischen Triest und Fiume einerseits und Moskau und Petersburg andererseits vereinbart, von welchem bisher ausschliesslich über Wien vermittelten Verkehr sich nunmehr eine gewisse Quote via Budapest-Lupkow (Ungarisch-Galizische Landesgrenze) bewegen wird, wodurch den betreffenden Ungarischen Bahnen ein jedenfalls erwünschter Zuwachs an transitirenden Frachten gesichert erscheint.

Ueber den Bau des Arlbergtunnels hielt Professor Rziha im militärwissenschaftlichen Verein einen Vortrag. Nachdem er die ausserordentliche Wichtigkeit der Arlbergbahn in politischer, commerzieller und strategischer Beziehung markirt hatte, erörterte er die Motive, welche für die Wahl der tieferen, aber längeren Tunneltrace bestimmend waren, und schilderte, stets die Verhältnisse bei den Bauten am Mont-Cenis und Gottbard mit jenen auf dem Arlberge vergleichend, die enormen technischen Schwierigkeiten. Während der Mont-Cenis in 14, der Gottbard in 9½ Jahren durchbohrt wurde, muss der Arlbergtunnel in 5½ Jahren dem Verkehre übergeben werden; kostete auf dem Mont-Cenis der Currentmeter 5 000, auf dem Gotthard 2 500 fl. in Gold, so darf er auf dem Arlberg nur 1 580 fl. kosten. Der Vollausbruch im Arlberg beträgt im Durchschnitte täglich 9 m, und man hofft zuversichtlich, den Bau vor der berechneten Zeit zu vollenden. Der Arlbergtunnel, welcher der höchste der Welt sein wird, bilde ein neues Meisterwerk Oesterreichischer Ingenieure, denen die Menschheit die Möglichkeit dankt, Gebirge zu überschienen (Semmering, Brenner), und welche an dem im Werden begriffenen Riesenbaue beweisen, dass die moderne Technik keine Hindernisse kennt.

Die Eisenbahn Sissek - Doberlin ist nunmehr baulich vollendet. Der Communicationsminister ordnete die technisch-polizeiliche Revision für den 3. d. Mts. an. Der Präsident der Commission wurde bevollmächtigt, die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung zu ertheilen, falls der Bau in Ordnung befunden worden und die Probefahrt anstandslos vor sich geht. Die 42 km lange Eisenbahn, auf Staatskosten erbaut, sollte schon im October 1881 eröffnet werden; allein in Folge aufgetauchter Bauschwierigkeiten musste die Frist verlängert werden. Die Eisenbahn geht von Sissek über Sunja, Kostajnica, Volinja bis an die Landesgrenze. Die Betriebsmittel wurden von der Direction der Ungarischen Staatsbahnen beschafft, die auch den Betrieb der Bahn leiten wird.

Der Assecuranzverband der Ungarischen Eisenbahnen hat am 26. v. Mts. seine zweite Generalversammlung gehalten. Dem Geschäftsbericht des Jahres 1881 gemäss sind für 257 Schadenfälle 52 040 fl. 16 kr. vergütet und an Manipulationskosten 4 179 fl. 51 kr. verausgabt worden; im Gegenhalte zu den 188 491 fl. 19 kr. entfallenen Prämien, welche nach den bisherigen Verträgen an die Assecuranzgesellschaften zu zahlen gewesen wären, zeigt sich ein Ersparniss von 132 271 fl. 52 kr., welches sich durch die an dieselben auf Grund der vom Verbande übernommenen, noch nicht abgelaufenen Verträge bezahlte Prämien (von 23 362 fl. 40 kr. abzüglich der von diesen Gesellschaften erhaltenen Entschädigungen von 9 810 fl. 38 kr.) von 13 552 fl. 02 kr. auf 118 719 fl. 50 kr. vermindert. Nachdem 20 pCt. davon seitens der Verbandbahnen in den Reservefonds bezahlt worden, so ist derselbe auf 37 988 fl. 91 kr. angewachsen. Dieses Resultat wird sich bei dem im Jahre 1883 eintretenden Ablauf dieser älteren Versicherungsverträge noch bedeutend günstiger stellen. Die vom Ungarischen Communicationsminister ausgegangene Idee der gegenseitigen Versicherung der Eisenbahnen gegen Feuer- und Transportschäden ist daher von einem eminent practischen Erfolg begleitet, da abgesehen von anderweitigen, insbesondere moralischen Nachtheilen bezüglich des Personals, mit welchen die Versicherung bei Assecuranzgesellschaften verknüpft ist, gewinnen die Ungarischen Verbandseisenbahnen an ersparten Prämien schon jetzt über 130 000 fl. jährlich zusammen. Dieses Ersparniss wird sich aber bedeutend steigern, wenn die Oesterreichische Staats- und Südbahn, dann aber auch, da exempla trahunt, einige oder vielleicht gar alle Oesterreichischen Eisenbahnen dem Verbande beitreten und denselben dadurch auch leistungskräftiger gestalten werden. Dass jede einzelne Verbandbahn schon jetzt ziemlich viel an Assecuranzprämien erspart und an Sicherheit nur gewinnt, bedarf wohl keines Nachweises.

In der am 29. v. Mts. in Linz abgehaltenen Generalversammlung der Kremsthalbahn wurde der Ausbau der Bahn bis Michldorf und die Erhöhung des Actiencapitals auf 1 650 000 fl. beschlossen. Es werden für 700 000 fl. neue Actien ausgegeben, welche an dem Erträgnisse der ganzen Strecke participiren. Das bisherige Reinerträgniss beläuft sich auf 4,2 pCt.

Hohenegger's patentirter Stahlschwellen - Oberbau wird gegenwärtig auf der Nordwestbahn dem Versuche unterzogen. Derselbe ist ein Langschwellen-Oberbau; die Schienen werden im rothwarmen Zustande nach jedem beliebigen Radius gebogen; die Befestigung der Fahrschiene auf der Langschwelle erfolgt durch keilförmige Klemmplatten, welche eine Nachregulirung der Spurweite gestatten und ein Mittel bieten, etwaige Fehler in der Biegung oder Lochung der Schwellen auszugleichen. Die Langschwellen liegen in ihren Stössen auf 300 mm langen, sehr starken Satteln auf und die Schwellenenden werden mit diesem Sattel durch 300 mm lange Laschen verbunden. Die Langschwelle hat ungefähr das Profil der Hilf'schen Langschwelle, mit Fortlassung der Mittelrippe derselben und ist 75 mm hoch, während die Hilf'sche Schwelle nur 60 mm Höhe hat. Das Gewicht der ganzen Construction beträgt bei Annahme einer 125 mm hohen Fahrschiene pro laufenden Meter 139,6 kg. Von diesem Oberbau liegt eine Probestrecke von 180 m Länge im unmittelbaren Anschluss an die Station Wegstädtl der Linie Wien-Tetschen seit November v. J. Die Kosten stellen sich einschliesslich Montirung und Verlegung der Strecke für das Jahr 1882 auf etwa 29 *M.* pro laufenden Meter.

Bezüglich der Korbflechterei und Creirung von Weidenfeldern haben die Bahngesellschaften, aufgemuntert durch einen im Frühjahre 1879 ausgegebenen Erlass des Handelsministers, Hervorragendes geleistet. Die Ungarisch - Galizische Eisenbahn, die Nord-, West- und Nordwestbahn haben geeignete Leute zur Ausbildung an den Korbflecht-Kurs des Wiener technologischen Museums entsendet und diese hierauf zur Bepflanzung der Bahndämme und Materialgräben mit Weiden, sowie zur Leitung von Korbflecht-Schulen, um den Bahnwächter-Familien ein Nebeneinkommen zu verschaffen, verwendet.

Ueber die Anforderungen des Eisenbahndienstes an die menschliche Gesundheit hielt Dr. M. Grossmann, Sanitätsreferent der Oesterreichischen Nordwestbahn, im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten einen Vortrag. Er schilderte in populärem wissenschaftlichem Style zuerst die nachtheiligen Folgen des Bureaudienstes, sodann die schädlichen Einflüsse, denen namentlich das Fahrpersonal exponirt ist. Für beide Diensteskategorien werden beherzigenswerthe Rathschläge gegeben, in welcher Weise diese gesundheitsschädlichen Einflüsse möglichst paralysirt werden können. Der Vortragende hat namentlich den gesundheitsschädigenden Momenten des Executivdienstes seine volle Aufmerksamkeit geschenkt und an der Hand seiner eigenen Erfahrung sowie der statistischen Tabellen der Eisenbahnen und endlich der diesbezüglichen Literatur den Nachweis geliefert, dass insbesondere der Fahrdienst hohe Ansprüche an die Gesundheit stellt, dass die Morbilität dieser Bediensteten eine erschreckend grosse ist und dass das Personal demnach relativ rasch abgenutzt und invalid wird. Der Vortragende erklärte die Ursache dieser Erscheinungen und betonte die Nothwendigkeit einer von sämmtlichen Eisenbahnen einzuberufenden Enquête, die diese Verhältnisse zu prüfen und zweckentsprechende Abhilfe vorzuschlagen hätte. Es wurde zum Schluss auch noch darauf hingewiesen, dass das im Werden begriffene Eisenbahnsanatorium auf diese Uebelstände einen segensreichen Einfluss nehmen wird. Der lehrreiche Vortrag wurde von der Versammlung sehr beifällig aufgenommen und dürfte nicht verfehlen, die Aufmerksamkeit der Verwaltungen auf sich zu lenken, um nach dem Wunsche des Vorsitzenden die schönen humanitären Ideen, welche in dem äusserst geistreichen Vortrage in so reicher Fülle geboten wurden, auf fruchtbaren Boden zu verpflanzen.

Die Börsenwoche zeigte ein recht günstiges Bild. Eine bedächtige Hausse bemächtigte sich fast aller Bahneffecten, welche sich in den folgenden nebeneinander gestellten letztwöchentlichen Coursen ausdrückt, die auch zumeist der wohlbegründeten Motivirung nicht ermangeln. So: Nordbahn (2507 : 2558) wegen der hohen Dividende, Staatsbahn (305,50 : 317,75) befriedigende Lösung der Ungarischen Verhältnisse, Karl-Ludwig (297,50 : 306,25) Ueberlassung der Actienemission für Jaroslau-Sokal an die Stammactionäre, Franz-Josef (191,50 : 194,25) Aufrechthaltung der Selbstständigkeit, Böhmische Westbahn (296 : 312) vorzügliche Zuckercampagne, Buschtěhrader (746 : 752) Ankauf der Kaiserlichen Kohlenwerke, Dux-Bodenbacher (313 : 318) äusserst günstiger Jahresbericht, Ungarisch-Galizische (155 : 158) überraschende Einnahmesteigerung, Kaschau-Oderberg (141 : 143) erhöhter Kohlenverkehr. Während auch Prioritäten mässig avancirten, erlitt nur Elbethal (216 : 210,75) einen empfindlicheren Rückschlag in Folge von Börsenmanövers, wovon auch Nordwest (206,50 : 206) etwas afficirt wurde.

Februar-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

	Betriebslänge	Im Februar 1882				Differenz gegen das Vorjahr		
	km	Personen in 1000 Fr.	Güter in 1000 Fr.	Total in 1000 Fr.	pro km Frcs.	Total Frcs.	pro km Frcs.	in %
Normalbahnen								
Centralbahn	323	205	381	586	1814	—22 736	— 70	— 3,7
Basler Verbindungsb.	5	1	10	11	2310	— 2 934	— 587	— 20,3
Aarg. Südbahn	47	8	9	17	378	+ 6 330	— 16	— 4,1
Wohlen-Bremgarten	8	0	0	1	145	— 268	— 34	— 19,0
Emmenthalbahn	46	11	14	25	560	+11 869	— 20	— 3,5
Gotthardbahn	83	35	24	59	772	+12 542	+ 15	+ 2,1
Jura-Bern-Luzernbahn	256	149	228	377	1473	+ 8 677	+ 34	+ 2,4
Bern-Luzern-Bahn	95	28	25	54	568	— 7 035	— 74	— 11,5
Bödeli-Bahn	9	1	2	3	400	— 779	— 87	— 17,9
Nordostbahn	541	300	533	833	1540	—13 010	— 33	— 2,1
Zürich-Zug-Luzern	67	36	44	80	1206	— 1 464	— 22	— 1,8
Bötzbergbahn	58	31	109	141	2438	+18 330	+ 316	+ 14,9
Effretikon-Hinweil	23	5	5	11	478	— 903	— 39	— 7,5
Suisse Occidentale	599	302	492	795	1327	— 8 748	— 15	— 1,1
Bulle-Romont	19	3	9	13	684	— 3 300	— 174	— 20,3
Tössthalbahn	40	10	9	19	494	+ 44	+ 1	+ 0,2
Vereinigte Schweizerb.	278	181	187	368	1325	— 7 631	— 28	— 2,1
Toggenburgerbahn	25	10	7	17	696	— 978	— 39	— 5,3
Wald-Rüti	7	2	1	3	546	— 34	— 5	— 0,9
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1	0	1	325	— 12	— 3	— 0,9
20 Schweiz. Normalb.	2533	1326	2095	3421	1351	—12 040	— 37	— 2,7
Specialbahnen								
Appenzeller Bahn	15	5	4	9	650	— 507	— 34	— 5,0
Arth-Rigibahn	(11)	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	3	1	4	316	+ 174	+ 12	+ 4,0
Rigibahn (Vitznau)	(7)	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1	1	2	346	— 504	— 72	— 17,2
Uetlibergbahn	9	1	0	1	192	+ 612	+ 68	+ 54,8
Wädensweil-Einsiedeln	17	4	3	8	494	+ 84	+ 5	+ 1,0
5 resp. 7 Bahnen	63	16	10	27	429	— 141	— 2	— 0,5

Haftpflicht.

Erkenntnisse in der Processsache

des früheren Hilfsbremsers bei der Königlichen Ostbahn Friedrich Beckmann zu Königsberg wider den Königlichen Eisenbahnfiscus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg, wegen Alimentation.

I.

Kläger wurde im ersten Rechtszuge durch das Erkenntniss des Königlichen Landgerichts zu Bromberg vom 28. April 1880 mit seinem Antrage, den Verklagten zu verurtheilen, an ihn vom 11. October 1878 ab monatlich 75 *M.* Alimente und zwar die rückständigen sofort, die fälligen pränumerando am Anfange eines jeden Monats zu zahlen, abgewiesen aus folgenden Gründen, welche die species facti enthalten:

Seit dem 12. Januar 1874 im Dienste der Königl. Ostbahn, wurde Kläger am 9. October 1877 bei Bedienung eines Arbeitszuges durch einen in das Profil der Bahn hineinragenden Balken von dem Bremsersitze herunter auf die Nothkette geschleudert und erlitt dabei eine Quetschung der linken Seite der Brust. Der Unfall ereignete sich auf dem Kaibahnhofe zu Königsberg, welcher damals noch nicht dem öffentlichen Verkehre übergeben war. Die Beklagte zahlte dem Kläger in Folge dieses Unglücksfalles am 28. December 1877 eine Unterstützung von 50 *M.*, beschäftigte ihn demnächst noch eine Zeit lang im Eisenbahndienste weiter und entliess ihn aber bereits am 11. October 1878 aus dem Dienste.

Kläger behauptete, dass er bis zum 11. October 1878 seitens der Königl. Ostbahn nur mit ganz leichten Arbeiten beschäftigt worden und in Folge des Unfalles vollständig arbeitsunfähig sei. Er habe als Hilfsbremser von der Königl. Ostbahn einen monatlichen Lohn von 36 *M.* bezogen und ausserdem an Meilengeldern pro Monat 39 bis 54 *M.* erhalten, im Ganzen also monatlich mindestens 75 *M.* verdient.

Er beantragte demgemäss, die Beklagte zu verurtheilen, ihm vom 11. October 1878 ab monatlich 75 *M.* und zwar die rückständigen Raten sofort, die fälligen pränumerando am Anfange eines jeden Monats zu zahlen, ihr auch die Kosten des Verfahrens zur Last zu legen.

Beklagter wendete dagegen ein, dass der Balken, durch welchen der Unfall herbeigeführt sei, ein Dachsparren eines im Bau begriffenen Lagerschuppens gewesen sei und dass den Bau nicht ihre Beamten, sondern ein fremder Zimmermeister Fechter mit seinen Arbeitern ausgeführt habe. Er bestritt die Arbeitsunfähigkeit des Klägers und behauptete, dass derselbe bereits am 3. März 1878 vollständig geheilt gewesen und von da ab mit Ausnahme kurzer Unterbrechungen bis zum 11. October 1878 in

derselben Weise wie früher als Hilfsbremser thätig gewesen sei. Die Entlassung desselben sei lediglich wegen eines Disciplinarvergehens und eines damit verbundenen Unterschlagungsversuches erfolgt.

Beklagter behauptete ferner, dass Kläger selbst anerkannt habe, völlig arbeitsfähig zu sein, indem er nach seiner Entlassung wiederholt und zwar am 27. October und 29. November 1878 um Wiederanstellung gebeten habe. Eventuell aber sei die Klageforderung zu hoch, Kläger sei ein jederzeit entlassbarer Bahnhofsarbeiter gewesen und nur bei eintretendem Bedürfnisse als Hilfsbremser beschäftigt worden. Er habe ein Tagelohn von 1,20 *M.* bezogen.

Die Meilengelder aber, welche er nur während seiner vorübergehenden Beschäftigung als Hilfsbremser erhalten, hätten höchstens 39 *M.* monatlich betragen, wovon aber nur der etwaige Reingewinn im Betrage von 12 *M.* in Betracht kommen könne. Beklagter beantragte hiernach die Abweisung der Klage.

Kläger gab dagegen nur zu, um Wiederanstellung im Dienste der beklagten Bahn gebeten zu haben und bestritt die übrigen Behauptungen des Beklagten.

In den Motiven der Abweisung wird ausgeführt:

„Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist. (§ 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871.)

„Der Ausdruck „bei dem Betriebe" setzt sprachlich nicht die Nothwendigkeit voraus, dass die Bahn bereits polizeilich abgenommen und dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist. Eine solche Voraussetzung entspricht auch nicht dem Sinne dieses Gesetzes, welches darauf gerichtet ist, mit Rücksicht auf die ungewöhnliche Gefahr für Leib und Leben, welche mit gewissen gewerblichen Unternehmungen verbunden ist, in Fällen, wo bei dem Betreiben einer solchen Unternehmung ein Mensch unverschuldet und nicht in Folge höherer Gewalt körperlich verletzt wird, den Einzelnen vor dem dadurch entstehenden Schaden zu schützen. Die einer Eisenbahnunternehmung eigenthümlichen Gefahren, die namentlich in der Benutzung der Dampfkraft gefunden werden müssen, sind aber nicht nur dann vorhanden, wenn die Eisenbahn „dem Betriebe" übergeben worden, sondern schon dann, wenn überhaupt die Unternehmung unter Anwendung der ihr eigenthümlichen gefährlichen Mittel betrieben wird. Deshalb ist auch für die Verbindlichkeit zum Schadenersatze im vorliegenden Falle völlig gleichgültig, dass, wie Beklagter einwendet, der Kaibahnhof zur Zeit des Unfalls noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergeben war, dass ferner die körperliche Verletzung bei einem Eisenbahnzuge, welcher nicht Personen oder Güter, sondern Arbeitsmaterial beförderte, stattgefunden habe und dass dritte Personen durch Anbringung des oben gedachten Balkens an einem für die Königl. Ostbahn neben dem Schienengeleise aufgeführten Bau das Unglück verschuldet hätten.

„Es kam für die Entscheidung daher nur darauf an, ob Kläger überhaupt, wie er behauptet, dauernd erwerbsunfähig oder doch in seiner Erwerbsfähigkeit beschränkt ist und ob diese Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit durch den bei dem Betriebe der Königl. Ostbahn erlittenen Unfall verursacht ist." (Nach dem hier zu übergehenden Zeugniss resp. Gutachten der über diese Fragen eidlich vernommenen Aerzte ist Kläger nur noch in einem geringen Masse für arbeitsfähig zu erachten.)

„Einen ursächlichen Zusammenhang der Verminderung der Erwerbsfähigkeit des Klägers mit dem ihm beim Betriebe der Königl. Ostbahn zugestossenen Unfall haben alle drei Sachverständigen nicht mit Sicherheit constatiren können.

„Der Gerichtshof hat deshalb die Ueberzeugung davon, dass die Verminderung der Erwerbsfähigkeit des Klägers eine Folge jenes Unfalles ist, nicht gewinnen können und dies um so weniger, als durch den Stationsvorsteher der Königl. Ostbahn zu Königsberg, Hugo Wiesener, zeugeneidlich bekundet worden ist, dass der Kläger Inhalts des für ihn geführten Lohnbuches die Tage vom 4. bis 24. März, vom 2. April bis 25. Mai und vom 6. Juni bis 11. October 1878 dieselben Dienste als Bremser, wie vor dem Unfall, verrichtet habe."

II.

In Folge der vom Kläger gegen diese Entscheidung rechtzeitig eingelegten Berufung erkannte das Königliche Ober-Landesgericht zu Posen unterm 7. November 1881 abändernd den Beklagten für schuldig, an den Kläger vom 11. October 1878 ab an Alimenten monatlich 36 *M.*, die rückständigen sofort, die fälligen pränumerando am Anfang eines jeden Monats zu zahlen.

Das Urtheil gründet sich auf ein vom Königlichen Medicinalcollegium zu Königsberg eingefordertes Obergutachten, nach welchem bei dem von ihm untersuchten Kläger Lungenemphysem mit begleitendem Bronchialkatarrh als Folgezustand der von ihm nach dem Unglücksfalle durchgemachten Brustfellentzündung festgestellt worden war. Dasselbe hatte unter Vorausschickung der Thatsachen, dass ein Mensch mit einem so weit verbreiteten Bronchialkatarrh und mit Lungenemphysem, wie Kläger, zu schwerer Arbeit entschieden nicht fähig ist, dass Kläger nur noch im Stande ist, leichtere Arbeiten zu verrichten und dass Kläger, der kein Handwerk erlernt habe und auf schwere körperliche Arbeit angewiesen sei, durch sein Leiden in seiner Erwerbsthätigkeit entschieden w e s e n t l i c h beeinträchtigt sei, sein Gutachten dahin abgegeben: „dass nach Lage der Acten und der erhobenen Ermittelungen angenommen werden muss, dass der Kläger die Erkrankung seines Respirationsapparates, an der er jetzt leidet, in Folge der Verletzung, die er am 9. October 1877 erlitten, erworben hat, sowie ferner, dass Kläger zu schweren Arbeiten n i c h t fähig ist und dass diese Arbeitsunfähigkeit die Folge seiner Lungenerkrankung ist, dass Kläger aber im Stande ist, leichtere Arbeiten zu verrichten.

„Der Einwand des Beklagten, dass das Haftpflicht-Gesetz nicht Platz greife, weil Kläger auf der noch nicht eröffneten, aber im Betriebe befindlichen Kaibahn und nicht in Folge einer Eisenbahnfahrt, sondern bei einer solchen durch Schuld eines Dritten verunglückt, sei aus den vom Vorderrichter entwickelten überzeugenden Gründen unzutreffend.

„Durch das eingeholte Obergutachten des Medicinalcollegiums sei sowohl der Causalnexus zwischen dem Unfalle und der Unfähigkeit des Klägers zu schweren Arbeiten, sowie zwischen dem jetzigen Zustande des Klägers als einer Folge der durch den Unfall hervorgerufenen Krankheit des Klägers erwiesen. Allerdings sei eine absolute Arbeitsunfähigkeit des Klägers nicht festgestellt. Nach richterlichem Ermessen sei indessen die Arbeit eines Eisenbahnarbeiters, speciell die eines zu Dienstleistungen als Hülfsbremser verwendeten Arbeiters eine schwere, namentlich Gesundheit des Respirationsapparates erfordernde. Gegenüber dem Obergutachten, welches eine Fähigkeit des Klägers zur Verrichtung schwerer Arbeiten verneint, wäre es Sache des Beklagten gewesen, diejenigen leichteren Arbeiten zu bezeichnen und zu specificiren, zu denen Kläger als Arbeiter, der ein Handwerk nicht erlernt und sich bis zum Unfalle von schwerer Arbeit ernährt hat, in seinem jetzigen Körperzustande noch fähig sei. Diesen Nachweis habe Beklagter nicht geführt. Es musste daher dem Obergutachten die Deutung gegeben werden, dass der Kläger zur Durchschnittsleistung eines Eisenbahnarbeiters unfähig ist und dem Beklagten überlassen bleiben, falls die Gesundheits- und Erwerbsverhältnisse des Klägers sich ändern, eine Aenderung der ihn treffenden Verbindlichkeit zum Schadenersatze zu fordern. Anlangend die Höhe dieses Schadens, so ist unbestritten, dass Kläger für seinen Dienst als Eisenbahnarbeiter täglich 1,20 *M.*, monatlich also 36 *M.*, bezogen hat. Diesen Betrag habe Kläger seit dem 11. October 1878 — Tag der unstreitigen Dienstentlassung — zu fordern und Beklagter zu zahlen, da seit jener Zeit die festgestellte Unfähigkeit des Klägers in Folge des Unfalls als zum Nachtheile des Klägers wirkend angenommen werden muss. (§§ 1 3² Haftpflichtges. v. 7. Juni 1871.)

„Hinsichtlich der Meilengelder ist davon auszugehen, dass dem Kläger nach eigener Darstellung ein begründeter Anspruch auf Beschäftigung als Bremser niemals zugestanden hat, Beklagter vielmehr den Kläger nur als Bahnarbeiter engagirt hatte und jederzeit befugt war, die Verwendung des Klägers als Bremser einzustellen. Eine solche Einstellung der Beschäftigung des Klägers als Bremser läge in der am 11. October 1878 erfolgten Entlassung des Klägers. Da der Beklagte aber in jedem Zeitpunkte zu dieser Einstellung berechtigt gewesen, bedurfte es einer Untersuchung darüber nicht, ob die Gründe, welche Beklagter hierfür angegeben und Kläger bestritten hat, wahr oder unwahr sind. Kläger hatte jedenfalls kein Recht auf Beschäftigung als Bremser und damit fällt sein Anspruch auf Ersatz des ihm durch Entziehung dieser Beschäftigung erwachsenen Vermögensnachtheils."

Der K o s t e n p u n k t wird durch § 7 Tit. 23 Thl. I. A. G. O. bestimmt.

III.

Auf die klägerischerseits eingelegte Revision hat demnächst das Reichsgericht unterm 4. März 1882 dahin erkannt, dass das Erkenntniss des Königlichen Oberlandesgerichts zu Posen vom 7. November 1881 dahin zu bestätigen, dass die zugesprochene Rente nicht als Alimente, sondern als E n t s c h ä d i g u n g zu zahlen und dem Revidenten die Kosten der dritten Instanz aufzuerlegen, aus folgenden Gründen:

„Dem zweiten Richter ist darin beizutreten, dass der Kläger die körperliche Verletzung, welche er am 9. October 1877 erlitten hat, bei dem Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 erhalten hat. Dass die betreffende Eisenbahn zur Zeit des Unfalls dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben war, ist dabei unerheblich, wie das Reichsgericht bereits ausgesprochen hat (Entscheidungen in Civilsachen Band I Seite 247) und die Ausführung des Verklagten, dass die eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes nicht wirksam geworden seien, ist unzutreffend, da gerade die Fortbewegung eines

Zuges auf der Bahn, während dieselbe nicht frei war, den Unfall herbeigeführt hat.

„Mit dem zweiten Richter muss auch angenommen werden, dass der Kläger in seiner Erwerbsfähigkeit durch Krankheit sehr wesentlich beeinträchtigt, nur noch im Stande ist, leichte Arbeiten zu verrichten, dieser Zustand durch den Unfall herbeigeführt ist. Dies ergiebt das mit überzeugenden Gründen versehene Gutachten des Medicinalcollegiums, bei welchem nicht, wie Revident meint, unberücksichtigt geblieben ist, dass Kläger nach dem Unfalle mehrere Male soweit hergestellt war, dass er seine Arbeit bei dem Verklagten zeitweise wieder aufnehmen konnte.

„Die Grundlagen zur Anwendung des § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 liegen danach vor und hat Kläger die im § 3 No. 2 daselbst bestimmte Entschädigung zu fordern.

„Bei Festsetzung der Höhe des Anspruchs hat der zweite Richter zu Unrecht angenommen, dass es Sache des Verklagten gewesen sei, diejenigen leichteren Arbeiten zu bezeichnen und zu specificiren, zu denen Kläger noch befähigt sei; nach § 7 a. a. O. hatte der zweite Richter über die Höhe des Schadens auch ohne solche Erklärung des Verklagten zu befinden. Andererseits durfte bei der Festsetzung der Entschädigung der Betrag, welchen vor dem Unfalle der Kläger von den Meilengeldern zu erübrigen in der Lage war, nicht unberücksichtigt bleiben, denn es kam nicht, wie der zweite Richter meint, darauf an, ob Kläger ein Recht auf Beschäftigung als Bremser hatte, wie es überhaupt nicht wesentlich war, ob er ein Recht auf Beschäftigung seitens des Verklagten hatte, vielmehr ist nur entscheidend, wieviel Kläger vor dem Unfalle erwerben konnte, und um wieviel diese Erwerbsfähigkeit vermindert ist.

„Unter Berücksichtigung der Umstände, dass Kläger vor dem Unfalle monatlich 36 *M.* Lohn und durchschnittlich, wie Verklagter angiebt, 39 *M.* Meilengelder bekommen hat, nach dem Gutachten des Betriebsinspectors Matthies davon ein Drittel als Ersparniss zu rechnen ist, dass andererseits die noch vorhandene Erwerbsfähigkeit nur eine sehr geringe ist, erscheint die Höhe der vom zweiten Richter festgesetzten Rente von monatlich 36 *M.* angemessen. Das zweite Urtheil ist somit zu bestätigen, nur ist hinzuzufügen, dass die Rente nicht, wie der zweite Richter gethan, als Alimente, sondern wie § 3 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 sagt, als Entschädigung zugesprochen worden. Ueber die Zahlungstermine besteht kein Streit."

Der Kostenpunkt ist nach § 10 Theil I Titel 23 der Allgemeinen Gerichtsordnung zu bestimmen.

Literatur.

—st.— **Die centrale Signal- und Weichenstellung.** System Rüppell — Patent Büssing.

Die Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel u. Co. in Braunschweig, welche obengenannte Anlagen herstellt, hat schon vor mehreren Jahren eine Beschreibung derselben veröffentlicht und ist solche von uns im Jahrg. 1877 S. 332 besprochen. Nachdem die Apparate inzwischen wesentliche Vervollkommnungen erfahren haben, zugleich aber auch die früheren Bedenken gegen das centralistische Princip des Weichendienstes immer mehr schwinden, so ist es sehr zweckmässig, wenn die erwähnte Firma in vorliegender Schrift wiederholt ihr System und dessen Vortheile bekannt macht. Vorerst werden die Grundsätze dargelegt, welche bei der Installirung einer centralen Signal- und Weichenstellung massgebend sein sollen und darauf die Bedingungen angedeutet, welche durch eine solche Anlage erfüllt werden müssen, damit sie die angestrebte Sicherheit auch wirklich bietet. Auf diese allgemeinen Darlegungen folgen die detaillirten Beschreibungen des Hebelapparates und der wichtigsten Zwischenconstructionen, endlich wird in der Centralanlage des Bahnhofes Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn das concrete Beispiel der Anwendung einer centralen Signal- und Weichenstellung vorgeführt. Auf 2 Tafeln sind Zeichnungen der Apparate und Anlagen gegeben. Schliesslich ist ein Verzeichniss beigefügt, aus dem wir ersehen, welch grosse Anzahl von Stationen verschiedener Bahnen Deutschlands und auch des Auslandes mit dem in Rede stehenden Apparate versehen sind.

Wir möchten denjenigen Technikern und Verwaltungen, welche die Apparate nicht schon von Ansehen kennen, die Broschüre empfehlen und machen darauf aufmerksam, dass Zeichnungen und Beschreibungen sämmtlicher von der Fabrik gefertigter Gegenstände von dieser zur Verfügung gestellt werden.

Die Dampfmaschinen mit Schiebersteuerung (ohne Präcisionsmechanismus). Eine Darstellung der Entwickelung, Fortschritte und Constructionsprincipien dieser Dampfmaschinensysteme, herausgegeben von W. H. Uhland, Civilingenieur, Chefredacteur des „Praktischen Maschinenconstructeur" etc. Mit vielen Holzschnitten, Skizzenblättern und einem Atlas von 28 Tafeln Constructionszeichnungen in Photolithographie. Preis complet 30 Mark.

In Tendenz und Ausführung schliessen sich die „Dampfmaschinen mit Schiebersteuerung" vollständig an das vor 2 Jahren erschienene Werk des Verfassers über die „Corliss- und Ventil-Dampfmaschinen" an; wie bei diesem sind auch für das neue Werk die Originalzeichnungen genügend detaillirt und mit eingeschriebenen Massen versehen, in grossem Massstabe ausgeführt und photographisch verkleinert, sodass die immer noch grossen Tafeln des Atlasses (Bildgrösse 33:46 cm) eine getreue Wiedergabe der viermal grösseren Originale bilden. Die so erlangten Photographien werden direct auf den Stein übertragen, wodurch die Möglichkeit geboten ist, soweit die eingeschriebenen Masse nicht ausreichen, die einzelnen Abmessungen mit Sicherheit abstechen zu können.

Jeder Construction ist ausser den entsprechenden Diagrammen eine Principienzeichnung beigegeben, aus welcher der Gang des Steuerungsmechanismus und die Dampfvertheilung leicht ersichtlich sind. Die in dem Werke gegebenen Constructionsregeln, Tabellen etc. geben in Verbindung mit den Zeichnungen genügende Unterlagen, um danach mit Sicherheit construiren zu können.

Soweit es sich nicht um historische Darstellung der Entwickelung der einzelnen Systeme handelt, sind die dem Werke beigegebenen Zeichnungen nach den von den Fabrikanten dem Herausgeber zur Verfügung gestellten Original-Constructionszeichnungen ausgeführt. Dass die neuesten Constructionen aller Länder in das Werk aufgenommen werden und die darauf bezüglichen Patentertheilungen soweit nur möglich bei der Bearbeitung Berücksichtigung finden, dafür bürgt der Name des Herausgebers.

Hermann Meissner: Preussische Verwaltungskunde. Für Verwaltungs-, namentlich auch Cassen- und Rechnungsbeamte. Band 1 „Preussisches Etatswesen" und „Baufonds". Preis 5 *M.* Grünberg i. Schl. 1882. — Friedr. Weiss Nachf. Verlag.

Der Verfasser will durch sein Werk, wie das Vorwort sagt, „einem eingehenderen und umfassenderen Studium der Staats-Verwaltungsordnung durch monographische Darstellungen praktisch wichtiger Verwaltungsmaterien, namentlich auch aus dem Gebiete des Finanzwesens, zu Nutz und Frommen der Dienstpraxis und im Interesse einer guten Heranbildung des Beamtennachwuchses möglichst die Wege ebnen". Der vorliegende erste Band, welcher das Etatswesen und Baufonds geschickt und klar darstellt, lässt hoffen, dass er sein Ziel erreichen werde. Nach den Worten des Verfassers ist zur Fortsetzung Aussicht vorhanden, wenn das Unternehmen „bei Allen, welche an der Staatsverwaltung betheiligt und berufen sind, in die Speichen des Rades unserer grossen Staatsmaschine einzugreifen, diejenige wohlwollende Berücksichtigung und Förderung findet, deren es bedarf, soll es ein gedeihliches, für Staat und Beamte wahrhaft nützliches werden". Die Ausstattung des Werkes ist eine gute.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1882. Ausgabe No. II. — April-Mai. Berlin. Julius Springer. Preis 2 *M.*

Die uns vorliegende neueste, für die Monate April und Mai geltende Ausgabe des Reichskursbuchs enthält neben allen seit dem 1. Februar eingetretenen Aenderungen im Eisenbahn-, Post- und Dampfschifffahrts-Verkehr wiederum eine Verbesserung, welche bei dem reisenden Publikum gewiss ungetheilte Anerkennung finden wird. — Die Verbesserung betrifft die unter No. 725 befindliche „Uebersicht der Briefpost- und Reiseverbindungen zwischen Berlin und den bedeutendsten Orten Europas", welche um etwa das dreifache vergrössert und mit allen nur wünschenswerthen Details in Bezug auf Beförderungswege, Billetpreise, Retourbillets etc., jedoch in durchaus übersichtlicher Weise, ausgestattet ist. Wir empfehlen diese Uebersicht zur häufigen Benutzung in der Ueberzeugung, dass in sehr vielen Fällen durch dieselbe allein eine genügende Informatiou erreicht werden wird.

Ferner machen wir darauf aufmerksam, dass die nächste Ausgabe des Reichskursbuchs nicht wie früher am 15. Mai erscheinen wird, sondern am 1. Juni, da nach Vereinbarung sämmtlicher Eisenbahndirectionen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns die neuen Sommerfahrpläne erst an letztgenanntem Termin in Kraft treten werden.

Miscellen.

Ueber den Tunnel unter der Strasse von Messina theilt der „Mon. d. Str. ferr." mit, dass derselbe von beiden Seiten in Schneckenlinien mit Gefällen von 35 pro Mille (1:28) auf eine Tiefe von etwa 150 m geführt werden soll. Die ganze Tunnellänge wird 13,2 km, die Strecke unter dem Meere 4,2 km betragen. Die grösste auf der Tunnelstrecke vorkommende Wassertiefe beträgt 107 m, die geringste Stärke des Felsens zwischen Tunnel und Meeresgrund 40 m. Die Kosten für die Arbeiten werden auf 60 000 000 L. und die für die vollständige Fertigstellung erforderliche Zeit auf 5½ Jahre veranschlagt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
IV. Nachtrag
zu dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Januar 1881. Giltig vom 15. April 1882 ab.

In Gemässheit eines von dem Bundesrathe des Deutschen Reiches gefassten Beschlusses treten mit dem 15. April d. J. nachstehende Abänderungen und Ergänzungen der Anlage D zum § 48 des mit dem Vereins-Betriebs-Reglement gleichlautenden Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft:

I. Unter No. I ist Absatz 4 zu streichen bis auf die Worte „Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergleiche unten No. V)".

II. Unter No. I 1 sind
in Absatz 2 zu streichen: „Zündungen" und hinter „Feuerwerkskörper" einzuschalten „Zündschnüre",
in Absatz 3 zu streichen: „sprengkräftige Zündungen" und hinter „oder" einzuschalten „Zündschnüre (ausschliesslich Sicherheitszünder)",
der Absatz 4 zu streichen.

III. Unter I 3 Absatz 5 ist zu streichen das Wort „Zündungen" und hinter dem Worte „Feuerwerkskörpern" einzuschalten „Zündschnüren" (ausschliesslich Sicherheitszünder)".

IV. Unter No. I 4 Absatz 5 ist hinter dem Worte „Feuerwerkskörper" einzuschalten „Zündschnüre (ausschliesslich Sicherheitszünder)".

V. Die No. III erhält folgende Fassung:

III. Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen, Patronenhülsen mit Zündvorrichtung und fertige Metallpatronen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt sein. Jedes Collo, welches fertige Metallpatronen oder nicht sprengkräftige Zündungen enthält, muss mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.

Sprengkräftige Zündungen, d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und elektrische Minenzündungen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

A. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

1. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechdosen, von welchen jede nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, dass eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechdosen sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Dosen mit Cartonpapier dergestalt zu bedecken, dass eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Dosenblech ausgeschlossen ist.

2. Die gefüllten Blechdosen sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.

3. Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muss mindestens 30 mm betragen und mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt sein.

4. Die einzelne Kiste darf an Sgrengsatz nicht mehr als 20 kg enthalten und muss mit 2 starken Handhaben versehen sein.

5. Jede äussere Kiste muss eine den Inhalt deutlich kennzeichnende Aufschrift tragen.

6. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter No. 1 bis 5 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Versender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

B. Elektrische Minenzündungen.

1. Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechdosen, von welchen jede nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

Statt der Blechdosen können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Dosen oder Schachteln sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.

2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind zu höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens 5 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.

3. Im Uebrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter A 3 bis 6 Anwendung.

Die dem Obigen zufolge gegenüber der bisherigen Fassung der Anlage D eingetretenen Aenderungen sind auch im Vereins-Verkehre zu beachten, insoweit derselbe die Eisenbahnen Deutschlands berührt.

Für den die Deutschen Eisenbahnen nicht berührenden Vereins-Verkehr verbleibt es bei den bisherigen Bestimmungen.

Berlin, im April 1882.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. April cr. tritt für den **Preussisch-Oberschlesischen Verband-Tarif** der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: 1. Anderweite Fassung der besonderen Bestimmung No. 2 des Titelblatts im Kilometerzeiger. 2. Einführung directer Sätze zwischen Stettin B. F. E. und Döllens-Radung, Gurkow etc. 3. Einführung neuer directer Sätze zwischen einzelnen Haltestellen der Oberschlesischen Eisenbahn und Stationen der Strecke Neuenhagen-Vietz des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg. 4. Ermässigungen der Frachtsätze für Holz, Europäisches, des Spezial-Tarifs II., zwischen Alt-Boyen und Berlin K. O. und N. M. E. Ausserdem enthält derselbe die bereits bekanntgegebene Erweiterung des Ausnahmetarifs für Flachs (gebrecht) und Hanf durch Einbeziehung der Stationen Klopschen, Quaritz und Rengersdorf der Oberschlesischen Eisenbahn, ferner die Aenderung des Stationsnamens Fürstenau in Lindenau i. Westpr. und Berichtigungen, die, insofern dieselben Erhöhungen enthalten, erst mit dem 1. Juni cr. in Kraft treten. Exemplare dieses Nachtrages sind von den Billet-Expeditionen zu Berlin K. O., Cüstrin, Schneidemühl, Danzig l. T., Elbing, Königsberg i. Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie durch Vermittelung der übrigen Billet-Expeditionen zum Preise von 0,10 *M.* zu beziehen. Bromberg, den 30. März 1882. Königliche Eisenbahn-Direction im Namen der Verbands-Verwaltungen. (720 J)

Im Berlin-Sächsischen Verbande tritt mit sofortiger Gültigkeit zwischen Senftenberg der Berlin-Görlitzer Eisenbahn und Rixdorf ein Ausnahme-Tarifsatz für Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen in Höhe von 0,33 *M.* pro 100 kg in Kraft. Berlin, den 3. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction zugleich im Namen der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (721)

Saarbrücker-Main-Neckarbahn Güterverkehr. Der in unserer Bekanntmachung vom 15. März cr. angekündigte Tarifnachtrag II mit erhöhten Frachtsätzen des Specialtarifs III für die Main-Neckarbahn-Station Ladenburg tritt nicht am 1. cr., sondern erst am 1. Mai cr. in Kraft. Köln, den 1. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (722)

Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directions-Bezirken Berlin und Breslau. In den Gütertarif (Theil II) für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits, giltig vom 1. October 1881, wird mit Wirkung vom 1. Mai 1882 die Station Jägerndorf M. S. C. B. einbezogen, resp. von diesem Tage ab finden die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze zwischen Jägerndorf loco und trans. O. S. E. einerseits und den Stationen Anclam, Angermünde, Carolinenhorst, Damm, Eberswalde, Freienwalde a. O., Greifswald, Pasewalk, Prenzlau, Schwedt a. D., Stralsund, Swinemünde, Wolgast und Wriezen andererseits, auch auf die Station Jägerndorf der M. S. C. B. Anwendung. Wien, am 15. April 1882. Betriebs-Direction der Mährisch-Schlesischen Centralbahn. (723)

Die neueröffnete Station der Hessischen Ludwigsbahn Hetzbach-Beerfelden wird in den directen Güterverkehr mit diesseitigen Stationen einbezogen und sind die betreffenden Frachtsätze bei den Güterexpeditionen zu erfragen. Darmstadt, den 1. April 1882. Direction der Main-Neckar-Bahn. (724)

Englisch- bezw. Belgisch-Südwestdeutscher Güter-Verkehr. In Folge eingetretener Hindernisse kann die mit Bekanntmachung vom 3. März cr. auf den 15. April cr. festgesetzte Einführung der neuen Englisch- bezw. Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefte für den Verkehr zwischen Englischen bezw. Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Saarbrücker- und Moselbahn, der Grossherzoglich Badischen Staats- und Königlich Württembergischen Staatsbahnen andererseits erst am 1. Mai d. J. erfolgen. Köln, den 10. April 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (725)

Die laut dem Tarife für den **Rheinisch-Niederländischen Güter-Verkehr** via Emmerich und via Venlo vom 1. Januar 1880 und der Nachträge zu demselben für den Verkehr zwischen Utrecht einerseits und den Stationen Altenessen, Dorsten, Dort-

mund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Köln, Kalk, Mülheim a. Rh., Oberhausen und Wanne andererseits bestehenden Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sind von heute ab theilweise ermässigt. Näheres bei den betreffenden Güter-Expeditionen. Köln, den 3. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (726)

Für den Transport von Roheisen in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen von Wallwitzhafen nach den Stationen Pilsen und Pilsenetz der Kaiser Franz-Josefbahn kommen für die Zeit bis 1. November cr. folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung (pro 100 kg):

Wallwitzhafen-{Pilsen / Pilsenetz} 0,88 *M.*
" - Pilsen trans. 0,86 "

Dresden, am 6. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (727)

Am 15. April d. J. tritt zum Tarife für den **Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Güterverkehr** vom 1. November 1878 der Nachtrag XIII in Kraft, welcher veränderte bezw. neue Frachtsätze enthält und durch welchen verschiedene Stationen der vormaligen Köln-Mindener und Westfälischen Bahn aus dem genannten Verkehre ausgeschieden werden. Dieser Nachtrag kann durch die betheiligten Expeditionen der Endbahnen bezogen werden. Dresden, am 6. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (728)

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die auf Seite 160 des internen Gütertarifs der Badischen Bahnen für die Beförderung von Eisen- und Stahl-Artikeln des Special-Tarifs I zwischen Mannheim einerseits und Freiburg sowie Triberg andererseits aufgeführten Ausnahmefrachtsätze treten am 20. Mai l. J ausser Kraft. Karlsruhe, 4. April 1882. Generaldirection. (729)

Hessische Ludwigsbahn. Die mit Bekanntmachung vom 8. März l. J. auf den 15. April cr. festgesetzte Einführung der Nachträge zu den Belgisch - Südwestdeutschen Tarifheften Xa und b kann erst am 1. Mai d. J. erfolgen. Mainz, den 6. April 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (730)

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 15. Februar cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die im **Local-Güter-Tarife (Theil II)** für den Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrhein.), sowie die in den Heften 2, 3 und 4 des Güter-Tarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. September 1881 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs D für Kalksteine bis Ende dieses Jahres noch in Kraft bleiben. Köln, 6. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (731)

Schlesisch-Süddeutscher Verbandverkehr. Die im Preussisch-Bayerischen Verbande mit dem 1. April cr. für den Verkehr zwischen den Stationen Bromberg und Thorn des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und einigen Stationen der Bayerischen Staatsbahn andererseits zur Einführung gelangten ermässigten Frachtsätze des Specialtarifs III gelten vom gleichen Tage ab auch für die Stationen Bromberg und Thorn der Oberschlesischen Bahn im Schlesisch-Süddeutschen Verbande. Breslau, den 8. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (732)

Am 25. April cr. treten im Sächsisch-Oesterreichischen Verbande folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Europäisches Bau- und Nutzholz etc.) und 6b (lange Nadelholzstämme etc.) in Kraft (pro 100 kg):

Zwischen	Ausnahme-Tarif 6a	6b
Erdweis und Suchenthal einerseits und Riesa andererseits	1,74	1,69 *M.*

Dresden, den 6. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (733)

Verbands-Güterverkehr zwischen Lübeck-Büchener etc. und Berlin-Hamburger etc. Stationen. Zum Tarif für den obenbezeichneten Verbands-Güterverkehr vom 1. April 1878 tritt mit dem 11. April cr. der Nachtrag VII in Kraft:

Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Vorworts.
2. Aenderung bezw. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
3. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lübeck einerseits und den Stationen Fehrbellin und Neu-Ruppin der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn andererseits.
4. Einbeziehung der Station Wandsbeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den directen Verkehr mit Berlin-Hamburger Stationen.
5. Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben. Lübeck, den 8. April 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (734)

Die laut unserer Bekanntmachung vom 17. v. M. eingeführte Frachtermässigung von 25 pCt. für Torfstreu-Transporte nach den in den Bezirken der Königlichen Landdrosteien Hannover, Hildesheim, Lüneburg, Osnabrück und Aurich gelegenen Stationen findet für die Zeit bis zum 15. August d. J. auch für Transporte von der Station Brake statt. Hannover, den 3. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (735)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Mai l. J. tritt der II. Nachtrag zum Tarif vom 1. Juni v. J. für den directen Güterverkehr zwischen Waldshut und den Ostschweizerischen Stationen — anderweite Tarifsätze für die Stationen der Aargauischen Südbahn und für Zug, Cham, Ebikon, Gisikon und Luzern enthaltend, in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei der Güterexpedition in Waldshut unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 6. April 1882. Generaldirection der Gr. Bad. Staatseisenbahnen. (736)

Zum **Deutschen Eisenbahn - Gütertarif, Theil I,** vom 1. August 1881 tritt mit dem 15. April cr. ein Nachtrag II in Kraft, welcher neben Berichtigungen des Nachtrags I Abänderungen und Ergänzungen der Anlage D zum § 48 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthält. Dies wird hierdurch Namens sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen des Deutschen Reichs bekannt gemacht. Berlin, den 6. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (737)

Für den Transport von Seeschlick von Bremerhafen und Geestemünde nach Emmingen, Frielingen, Gr.-Linteln, Munster, Soltau, Visselhövede sind Ausnahme-Frachtsätze mit sofortiger Gültigkeit zur Einführung gekommen.

Näheres bei den Expeditionen. Magdeburg, den 1. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (738)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Mit 1. Mai 1882 tritt Nachtrag II zu unseren allgemeinen Tarifen vom 1. April 1881 mit folgendem Inhalt in Kraft:

1. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 2 und Einführung neuer Frachtsätze.
2. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 3 und Einführung neuer Frachtsätze.
3. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes No 5 und Einführung neuer Frachtsätze.
4. Ausnahmetarif No. 11 für den Transport von Eisen — Eisenguss — und Stahlwaaren.
5. Abänderung und Ergänzung des Inhaltes der allgemeinen Tarife und des Nachtrages I.
6. Ergänzung der Waarenclassification.
7. a) Eröffnung und Auflassung von Personen-Haltestellen.
7. b) Berechnung der Fahr- und Gepäck-Gebühren für die Haltestelle Péch-Ujfalu.
8. Ergänzung des Tarif-Kilometerzeigers.
9. Druckfehler-Berichtigung.

Einzelne Exemplare dieses Nachtrages sind in unserem commerziellen Bureau (V Szechényi-Gasse 2) erhältlich. Budapest, am 10. April 1882. Die General-Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (739)

Die in unserer Publikation vom 17. März mitgetheilte Aufhebung der directen Tarife zwischen unserer Station Sachsenhausen und verschiedenen Stationen der Pfälzischen Bahn tritt erst mit dem 1. Juni cr. ein, und wird gleichzeitig auf den Verkehr der übrigen Pfälzischen Stationen ausgedehnt, so dass vom 1. Juni c. ab überhaupt keine directen Tarife zwischen unserer Station Sachsenhausen und der Pfälzischen Bahn mehr bestehen werden. Frankfurt a/M., den 6. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahn-Direction. (740)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Bis zum 1. September 1882 kommen für Sendungen von **Stroh und Torfstreu** aus der Provinz Sachsen nach den Kreisen Ploen, Seegeberg, Oldenburg, Stormarn der Provinz Schleswig-Holstein, sowie nach den im Herzogthum Lauenburg und den im Gebiete der freien Stadt Lübeck und des Fürstenthums Lübeck (Eutin) gelegenen Ortschaften die tarifmässigen Frachten mit 25 pCt. Ermässigung zur Anwendung, wenn die Sendungen an die Adresse der Gemeindevorstände aufgegeben werden. Berlin, den 5. April 1882. Die Direction. (741)

Deutsch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai l. J. tritt Nachtrag VIII zum Theil II und III des Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarifes d. d. 1. Januar 1880 in Kraft.

Derselbe enthält hauptsächlich Ausnahmetarif No. 22 für den Transport diverser Artikel im Verkehr mit Wien; Aufnahme der Stationen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Welelib (Oesterreichische Nordwestbahn) in den Verbandtarif; abgeänderte Frachtsätze für Petroleum nach Stationen der Pilsen-Priesener und Kaiser Franz-Josefbahn; Aufnahme der Station Budweis in den Ausnahmetarif No. 20 (Graphit); Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 15 (Stückgüter); Ausnahmetarif No. 23 für den Transport von Rohzucker zum Export und Tarifberichtigungen etc.

Exemplare sind bei sämmtlichen Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der K. K. priv.

Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (742 R M)

2. General-Versammlungen.

Auf Grund der §§ 26 und 27 unseres Statuts berufen wir auf

Dienstag, den 9. Mai d. J., Morgens 11 Uhr

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig die

12. ordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 6. Mai cr. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung:

1. Berathung und Beschlussnahme über die im § 27 des Statuts No. 1 bis 3 bezeichneten Gegenstände.
2. Wahl für die statutenmässig ausscheidenden 6 Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 45).
3. Ersatzwahl für zwei ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 46). Braunschweig, den 6. April 1882. Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. F. W. Schöffler, Vorsitzender. (134)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der

Samstag, den 29. April 1882

um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architecten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse No. 9) stattfindenden

XXI. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1881.
3. Bericht des Revisions-Ausschusses über die Betriebs-Rechnungen und den Rechnungs-Abschluss pro 1881.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses.
6. Ergänzung resp. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 21. April 1882

bei der Central-Cassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien,
bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungs-Cassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank in Lemberg, oder
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bank in London, oder
bei der Banque de Roumanie in Bucarest

mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 18. März 1882. Der Verwaltungsrath. (126)

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection zu Hannover. Submission auf Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten und der kleineren Brücken und Durchlässe der Secundärbahn Walburg - Grossalmerode, eingetheilt in 5 Loose; Gesammtbetrag der zu bewegenden Bodenmassen rot. 123 300 cbm.

Termin:

Sonnabend, den 22. April 1882, Vormittags 11 Uhr,

im Büreau des Regierungs - Baumeisters Zisseler in Cassel, an welchen die Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Ausführung von Erd- und Böschungsarbeiten" einzureichen sind. Bedingungen etc. für die Gesammtarbeit können von demselben gegen Einsendung von 3 *M.* bezogen werden, auch sind bei demselben die betreffenden Projectstücke zur Einsicht ausgelegt. Die Verwaltung wahrt sich das Recht, den Zuschlag einem der drei Mindestfordernden zu ertheilen, auch, falls kein annehmbares Gebot erfolgt, sämmtliche Offerten abzulehnen. Hannover, den 3. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (137)

Königliche Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische). Die Lieferung des Bedarfs an Radreifen für Wagen (ca. 3 100 Stück) pro 1882/83 soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen liegen bei unterzeichneter Dienststelle, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Francoeinsendung von 0,50 *M.* portofrei von derselben bezogen werden. Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Radreifen für Wagen" versehen, bis zum 20. April 1882, Abends, der unterzeichneten Dienststelle einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 21. April 1882, Vormittags 10 Uhr, erfolgen wird. Maschinentechnisches Büreau. (135)

Bergisch - Märkische Eisenbahn. Die Lieferung des in der Zeit vom 1. Juni 1882 bis 31. Mai 1883 für die Fettgas-Anstalten zu Bebra, M. Gladbach, Steele und Hagen erforderlichen Paraffinöls (ca. 240 000 kg) soll, ganz oder getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf diese Lieferung sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift: **Offerten auf Lieferung von Paraffinöl pro 1882/83** versehen, bis zu dem auf **Sonnabend, den 22. April cr., Vormittags 11 Uhr,** anberaumten Submissionstermin, in welchem die Eröffnung derselben, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird, an unser Materialienbüreau hierselbst einzureichen.

Specielle und allgemeine Lieferungsbedingungen liegen in diesem Büreau zur Einsicht aus, können auch vom Kanzleivorsteher Peltz hier, gegen Einsendung von 75 ₰, bezogen werden. Elberfeld, den 1. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (133)

Thüringische Eisenbahn. Wir beabsichtigen die in unsern Werkstätten zu Erfurt und Gotha bereits vorhandenen, sowie die bis ult. Juni cr. noch aufkommenden Altmaterialien, als: Schmelzeisen, Bleche, Drehspähne, eiserne Siederohre, Radgestelle, Radreifen, Achswellen, Federstahl-Bruch, rothmetallene Maschinentheile, Feuerbuchsen-Kupfer, Rothmetall-Spähne, Zink-Elemente, Roststäbe, Schienenstücke, Laschen etc. im Submissionswege zu verkaufen und ersuchen Reflectanten, bezügliche Offerten bis zum

22. April cr., Vormittag 11½ Uhr, an unsere Central - Maschinencontrole hier einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen nebst speciellem Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 7. April 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (138)

Main - Neckarbahn. Verkauf alter Materialien. Die auf einigen Stationen der Main - Neckarbahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Bandagen, Schmiedeeisen, Feuerbüchs-Platten von Kupfer, Drehspähnen etc. sollen Freitag, den 21. l. Mts., Vormittags 10 Uhr, durch Submission vergeben werden.

Der Hauptmagazins-Verwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termine bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betreffend" eingereicht werden. Darmstadt, den 5. April 1882. Der Betriebsinspector. Gessner. (139)

Privat-Anzeigen.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn - Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

☞ *Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.* ☜

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 29. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. April 1882.

Dieser Nummer liegt No. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt: Naturalausgleich gegenseitiger Wagenbenutzung. — Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Luxemburgische Secundärbahnen. — Die Gribskovbahn. — Schweizerische Eisenbahnstatistik für 1880. — Türkei — Eisenbahnunfälle in Amerika. — Amerikanische Correspondenz. — Eisenbahnen in Mexiko. — Literatur: Textor, Dienstvorschriften für den äusseren Betriebsdienst auf den Englischen Eisenbahnen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Verkehrs-Störung und deren Beseitigung. 4. Generalversammlungen. 5. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Naturalausgleich gegenseitiger Wagenbenutzung.

Da der eigentliche Zweck des Vereins-Wagen-Regulativs und die vielen Consequenzen, welche aus den Bestimmungen desselben entspringen, bisher nicht vollständig erreicht werden konnten, ist wiederholt die Frage ventilirt worden, ob es nicht möglich wäre, einen Naturalausgleich der gegenseitigen Wagenbenutzung im Vereinsgebiete herzustellen.

Die meisten der bis jetzt aufgetauchten Projecte zielten nur auf einen vollständigen Naturalausgleich unter sämmtlichen Vereinsverwaltungen hin und mussten an den vielseitigen Interessen der Bahnen und insbesondere der Transitbahnen scheitern.

Da die von dem Handel an die Bahnen gestellten Ansprüche zur Beseitigung der aus den vielen Umladungen in den Grenzstationen entstehenden Uebelstände nicht mit einem Schlage behoben werden können, so wäre es vor allem Anderen nothwendig, einen Modus der gegenseitigen Abrechnung der Wagenbenutzung zu finden, welcher einen Naturalausgleich unter einzelnen Verwaltungen, deren gegenseitige Interessen einen solchen gestatten, ermöglicht. Dadurch könnten dann dem Naturalausgleich hemmend entgegen tretende Punkte, welche in den meisten Fällen nur angeblich vorhanden sind, beseitigt werden.

Zu diesem Behufe wäre zuerst die directe Abrechnung der transportirenden Bahn mit der Wageneigenthümerin aufzuheben und sich nur auf die Abrechnung der transportirenden Bahn mit der Anschlussbahn zu beschränken, wonach jeder auf einer Uebergangsstation zum Weitertransporte der Nachbarbahn übergebene Wagen als Eigenthum der übergebenden Bahn anzusehen und für seinen ganzen Lauf bis zur Bestimmungsstation von dieser der Wageneigenthümerin gegenüber zu vertreten wäre. Die Interessen dieser beiden Bahnen wären dann in allen Hinsichten leichter zu identificiren, als diejenigen von sämmtlichen den Wagen transportirenden Bahnen.

Damit die Wageneigenthümerin den zur Abrechnung mit der Nachbarbahn unbedingt nothwendigen, ihr bis jetzt durch die langwierige Art der Rapportirung von Seite der transportirenden Bahn gegebenen Kursnachweis ihres Wagens erhält, wäre jedem Wagen von Seite der Eigenthumsbahn ein Laufzettel mitzugeben, worauf in allen Uebergangsstationen die Zeit der Uebernahme und Rückgabe an die Anschlussbahn, die durchlaufene Kilometerzahl und allenfallsige Unterbrechungen resp. Alles zu verzeichnen wäre, was bis jetzt in den Schuldrapporten verzeichnet wurde.

Dadurch hätte:

1. a) die Eigenthumsbahn eine genaue Controle über die Benutzung ihres Wagens sofort nach Rückkehr desselben auf ihre Linien;

b) würde eine Ablenkung von fremden Wagen durch Verlust der Anklebezettel unmöglich werden;

c) und wären Verzögerungen von fremden Wagen nicht mehr möglich, da, wenn jeder Wagen einen Laufzettel mit sich führt, die sofortige Absendung der leer gewordenen Wagen vom Stationsbureau aus eingehend controlirt werden könnte.

2. Wird die bis jetzt sehr complicirte Abrechnung dadurch bedeutend vereinfacht, dass jede Verwaltung nur so viele Schuldrapporte aufzustellen hat, als sie Uebergangsstationen besitzt.

3. Entfallen sämmtliche Central-Wagen-Abrechnungsstellen, da jede Bahn mit ihrer Anschlussbahn ohnehin in directer Abrechnung steht.

4. Können, wie bereits erwähnt, die Verwaltungen den Verkehrsverhältnissen und den beiderseitigen Interessen entsprechende Uebereinkommen abschliessen.

5. Kann einem momentanen Wagenmangel auf einer Bahn von der Anschlussbahn sehr leicht selbst dann abgeholfen werden, wenn der Wagenüberschuss von einer zweiten, dritten und selbst vierten Anschlussbahn herangezogen werden müsste.

Ebenso wie so viele seinerzeit als unüberwindlich angesehene Hindernisse, welche im internationalen Verkehr bestanden, durch Conferenzen resp. durch gegenseitigen Ideenaustausch von Fachmännern beseitigt wurden, so könnte auch in dieser Beziehung auf demselben Wege ein Modus gefunden werden, der zuerst die Hauptbahnen zu einem gemeinsamen Vorgehen vereinigen würde und wäre es dann nur Sache der Zeit, durch die Vereinigung und praktische Anwendung von gesammelten Ideen ein System der gegenseitigen Wagenbenutzung und Verrechnung zu finden, welches den von der Zeit an die Bahnen gestellten Ansprüchen genügen würde. D.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Aufnahme der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in den Verein.

* Die Direction der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn hat ihre Aufnahme als Mitglied in den Verein bei der geschäftsführenden Direction beantragt und hat die betreffende Commission für das Vereinsstatut auch ihre Genehmigung zur Aufnahme in den Verein ausgesprochen.

Ueber die Verhältnisse der Antragstellerin wird Folgendes mitgetheilt:

Die eingeleisige, als normalspurige Secundärbahn gebaute und betriebene Bahn Kiel-Eckernförde-Flensburg ist 78,8 km lang und am 21. December pr. in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden. Den laut Handelsgesetz und Gesellschaftsstatut zur Geschäftsführung berufenen Vorstand der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft bildet die Direction mit dem Sitze in Kiel. Die Bahn schliesst in Kiel an die Altona-Kieler Bahn, in Flensburg an die Schleswigschen Bahnen an. Auf ihr verkehren 8 gemischte Züge II./III. Classe (4 in jeder Richtung), von denen 4 zwischen Kiel und Flensburg durchgehen, während die übrigen 4 zwischen Kiel und Eckernförde resp. zwischen Eckernförde und Flensburg kursiren.

In Kiel befindet sich kein eigener Bahnhof der Gesellschaft, es wird vielmehr der dortige Bahnhof der Altona-Kieler Bahn mitbenutzt. Die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft besitzt eigenes Fahrpersonal und eigenes Betriebsmaterial, von letzterem: 5 Tenderlocomotiven, 10 Personenwagen, 3 Ge-

päckwagen, 13 bedeckte Güterwagen, 23 offene Güterwagen, 4 Langholzwagen.

Eine eigene Reparaturwerkstatt ist z. Zt. noch nicht vorhanden, die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ist jedoch die Verpflichtung eingegangen, das Abdrehen der Räder etc. in ihrer Reparaturwerkstatt vornehmen zu lassen, soweit es der eigene Betrieb derselben gestattet. Kleinere Reparaturen beschafft die Gesellschaft selbst — wie angenommen werden darf — durch die im Privatbesitze befindlichen Maschinenfabriken in Kiel und Flensburg.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 10. April 1882. (Die Tarifenquête. Böhmisch-Mährische Transversalbahn. Verwaltungskosten. Oberstgerichtliche Entscheidung. Vier Generalversammlungen. Wien-Fünfkirchen. Auszeichnungen. Börsenbericht.)

In den Berathungen der Eisenbahn-Tarifenquête bewirkt die Char- und Osterwoche die nothwendige Pause, damit das regierungsseitige Material studirt und die im letzten Berichte erwähnten 7 Principienpunkte durchsprochen werden. Es herrscht wohl noch eine Unklarheit darüber, ob die Delegirten stimmberechtigt oder nur als Experten anzusehen sind; auch wird über den Mangel eines Regierungsprogramms und eines Quästionärs geklagt; es existirt aber beides in dem massenhaft aufgespeicherten Material. Möge immerhin der grössere Versuch, die Vertreter der Industrie und des Handels über ihre Tarifdesiderien zu vernehmen und letztere mit den berechtigten Interessen der Eisenbahnen in Einklang zu bringen, auf Schwierigkeiten stossen — der Erfolg, und wäre es auch nur ein Compromiss, wird nicht ausbleiben. Ist es ja schon bezeichnend genug, dass Corporationen, welche der ganzen Enquête gegenüber ein laues oder gar negatives Verhalten an den Tag legten, nun sich daran ernstlicher betheiligen. Der Niederösterreichische Gewerbeverein ladet die Referenten der einzelnen Gruppencomités zur gemeinsamen Vornahme ihrer Arbeiten ein, um alle gemeinsamen Wünsche und Beschwerden zu einem Generalreferate an die Regierung zusammenzufassen. Erfreulich ist, dass die Wiener Handelskammer, welche seinerzeit dem bekannten Erlasse des Handelsministers vom 20. September 1880 die absolute Negation entgegenstellte und eine Beantwortung der dort gewünschten Aufklärungen mit dem Hinweise auf den Mangel des einschlägigen Materials verweigerte, sich nun doch berufen fühlt, in der Enquête-Angelegenheit eine führende Rolle zu übernehmen. Die Wiener Kammer hat nämlich sämmtliche in Wien domicilirende Mitglieder der Tarifenquête auf den 12. d. M. zu einer Besprechung eingeladen, um dort den Antrag zu stellen, es möge aus den Mitgliedern dieser Versammlung sich eine Deputation zum Handelsminister verfügen und die Erweiterung der durch die Geschäftsordnung gegebenen Organisation dahin ansuchen, dass eine innige Fühlung zwischen den einzelnen Gruppen ermöglicht, dadurch die Einhelligkeit der ganzen Arbeit gesichert und allgemeine Fragen je nach Erforderniss auch discutirt werden.

Der Gesetzentwurf über die Böhmisch-Mährische Transversalbahn lautet mit Hinweglassung des das Gelderforderniss für die Vorarbeiten behandelnden § 6 und des § 9 über den Vollzug, wie folgt:

§ 1. Zur Sicherstellung einer Eisenbahnverbindung von der Ungarischen Landesgrenze über Ungarisch-Hradisch, Brünn und Iglau durch Böhmen bis an die Bayerische Grenze sollen die noch fehlenden Linien, und zwar eine nach der andern, auf Staatskosten erbaut werden, insoweit nicht die eine oder die andere dieser Linien bereits durch Verleihung einer Concession auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880 (über Localbahnen) sichergestellt ist, in welchem Falle aber dem Staate das Recht des Ankaufes dieser Linie nach Vollendung des Baues derselben jederzeit freistehen soll.

§ 2. Zur Durchführung des oben angedeuteten Zweckes sollen zunächst folgende Linien, und zwar: a) Segen-Gottes-Namiest-Trebitsch-Okrzisko, b) Iglau-Neuhaus-Wessely, c) Ober-Cerekve-Pilgram-Tabor, d) Tabor-Mühlhausen-Pisek mit dem veranschlagten Gesammtbetrage von 28 968 000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten gebaut werden.

§ 3. Nach Beendigung des Baues der im § 2 angeführten Linien folgt der Bau folgender Linien, wenn dieselben nicht mittlerweile durch Ertheilung einer Concession (§ 1) gesichert erscheinen, auf Staatskosten, und zwar: 1. Horazdiowitz-Schüttenhofen-Klattau, 2. Neu-Jannowitz-Domazlitz, 3. von irgend einem Punkte der Mährisch-Schlesischen Nordbahn zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 4. von Ungarisch-Brod zur Mährisch-Ungarischen Landesgrenze.

§ 4. Die Ausführung der im § 2 angeführten Linien erscheint an die Bedingung geknüpft, dass zur Herstellung ausser der Zusicherung von Beiträgen der betheiligten Kreise, der Gemeinden, Grundbesitzer, Industriellen und anderer Interessenten, deren Beiträge für die Tracen a), b) und c) mit nicht weniger als 370 000 fl. und für die Trace d) mit dem Betrage von 130 000 fl. festgesetzt sind, durch ein Landesgesetz aus den Mitteln des Landes Böhmen ein Beitrag von mindestens 1 900 000 fl. und aus den Mitteln des Landes Mähren ein Beitrag von 400 000 fl. sichergestellt ist. Die Feststellung der für die übrigen Linien (§ 3) entfallenden Beiträge von Seiten des Landes und der Interessenten erfolgt durch ein besonderes Gesetz.

§ 5. Der Bau der in § 2 unter a) und b) angeführten Linien ist im Jahre 1883 zu beginnen und binnen 3 Jahren zu vollenden. Nach Beendigung dieses Baues beginnt der Bau der Linien c) und d) in der Weise, dass vom Jahre 1882 angefangen im Laufe von 6 Jahren sämmtliche im § 2 bezeichneten Linien dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Ueber den Beginn und die Vollendung des Baues der Linien, die im § 3 angeführt sind, wird, insoweit sie auf Staatskosten hergestellt werden sollen, in einem besonderen Gesetze entschieden werden.

§ 7. In Ansehung der nach § 2, beziehungsweise § 3 herzustellenden Eisenbahnstrecken wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei den Grundeinlösungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

§ 8. Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnstrecken sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Ueber die Verwaltungskosten der Ungarischen Bahnen veröffentlicht der Kgl. Ungarische Rechnungsrath Wilhelm Maurer im „V. és K. K." eine interessante Zusammenstelluug. In den Rahmen dieser Besprechung hat Verfasser in erster Reihe die Königlich Ungarischen Staatsbahnen und die im Genusse der Staatsgarantie stehenden übrigen Bahnen einbezogen, ferner die Oesterreichische Staatsbahn und die Südbahn hervorgehoben, welche zur Beurtheilung der Verwaltungskosten grosser Eisenbahnnetze vergleichende Daten bieten. Diese Daten wurden auf die Betriebsergebnisse des Jahres 1880 basirt. Die Betriebslängen betrugen in diesem Jahre bei den Ungarischen Staatsbahnen (inclusive der in ihrem Betriebe stehenden Privatbahnen) 2 867,98 Kilometer, bei den übrigen im Genusse der Staatsgarantie stehenden Bahnen 2 117,86 km, bei der Oesterreichischen Staatsbahn 2 014,19 km und bei der Südbahn 2 190,288 km. Die Verwaltungskosten betrugen bei der:

Ungar. Staatsbahn und den in ihrem Betriebe stehenden Bahnen	übrigen garantirten Ungar. Bahnen	Oesterreichischen Staatsbahn	Südbahn
8,86 pCt.	10,68 pCt.	4,46 pCt.	3,40 pCt.
	der Gesammteinnahmen,		
12,04 pCt.	13,46 pCt.	11,36 pCt.	8,98 pCt.
	der Gesammtausgaben,		
536,16 fl.	525,33 fl.	749,55 fl.	550,05 fl.
	pro Bahnkilometer und		
22,7 kr.	28,1 kr.	16,4 kr.	12 kr.
	pro Zugkilometer.		

Wir können dem Verfasser nicht in die Details der Zusammenstellungen und Vergleiche nach Geschäftszweigen und den einzelnen Bahnen folgen und finden darin zwar die alte Erfahrung der billigeren Verwaltung grösserer Complexe, nicht aber auch den Satz bestätigt, dass die verstaatlichten Bahnen wohlfeiler administrirt werden, worin jedoch gar nicht der Zweck der Verstaatlichung liegt.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 8. Februar 1882 vom Jahre 1881 derogirt § 10 lit. c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes dem § 1305 A. B. G. und die Eisenbahnunternehmung ist für den durch den Betrieb dem angrenzenden Grundstücke entstandenen Schaden verantwortlich, ohne Unterschied, ob ihr ein Verschulden zur Last fällt oder nicht. Die klägerische Forderung eines Anrainers von 15 600 fl. als Ersatz für den Schaden beim Bahnbetriebe durch den Rauch und Kohlenstaub der Locomotiven in Folge der Entwerthung einer zu Bleichzwecken eingerichteten Realität und Verminderung seines daraus erzielten Einkommens wurde in dem seitens der Sachverständigen angegebenen Entschädigungsbetrage von 5 000 fl. deshalb zuerkannt, weil die Eisenbahnunternehmungen nach dem citirten Eisenbahn-Concessionsgesetze für den Schaden zu haften haben, welchen die angrenzenden Erdstücke etc. durch die Bahn während des Baues oder in der Folge zu leiden haben, daher der citirte Grundsatz des Privatrechts nicht eingewendet werden kann. Wer von seinem Rechte innerhalb der rechtlichen Schranken Gebrauch macht, hat den für einen Andern daraus entspringenden Nachtheil nicht zu verantworten. Die Einwendung der Bahnunternehmung, dass der Kläger durch längere Zeit nach der Bahneröffnung die Bleiche betrieben habe, ohne sich über einen Schaden zu beschweren, konnte deshalb nicht berücksichtigt werden, weil der Versuch, sich in seinem Eigenthum zu erhalten und sein Gewerbe wenn möglich fortzusetzen, kein Verschulden seinerseits begründen kann. Es ist schliesslich unentscheidend,

ob jeder Schaden bei einer andern Bauart der Bahn oder ihrer Locomotive vermeidlich war; der von ihr verursachte Schaden muss unter allen Umständen ersetzt werden.

Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hielt am 13. d. Mts. ihre Generalversammlung ab. Der vom Verwaltungsrathe gestellte Antrag, betreffend die Vertheilung des aus dem Betriebe pro 1881 erzielten Reingewinnes von 1 429 189 fl., wurde angenommen und demgemäss dem Reservefonds 58 000 fl., zur Actientilgung 14 616 fl., an 5 pCt. Zinsen für 25 008 circulirende Actien à 10,50 fl. 262 584 fl., dem Dispositionsreservefonds 500 000 fl., dem Verwaltungsrathe als Tantième 51 149 fl., als Superdividende 20,50 fl., d. i. 9,76 pCt. auf 25 900 Stück Actien und Genussscheine 530 950 fl. und der Betrag von 20 818 fl. dem Bahnerträgnissconto pro 1882 zugewiesen. Die Gesammtdividende incl. 5 pCt. Zinsen beträgt 31 fl. pro Actie. Auf Antrag des Actionärs Herrn Dr. Robitschek wird die Auszahlung dieser Dividende pr. 1. Juni beschlossen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Tragy, Dr. Wachsmuth, Dr. Peez und v. Liebig wurden wiedergewählt. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, die durch den Tod des Verwaltungsraths Diettrich erledigte Stelle vorläufig nicht zu besetzen.

Die Budapester Allgemeine Waggon-Leihanstalt hielt ihre ordentliche Generalversammlung ab und geht aus den Geschäftsberichte hervor, dass der gesellschaftliche Wagenpark im abgelaufenen Betriebsjahre in einem grösseren Masse in Anspruch genommen wurde. Die Gesammteinnahme beträgt 365 429,57 fl. und bleibt nach Abzug der allgemeinen Verwaltungskosten, ferner der Auslagen für Wagenreparaturen und der Steuer ein Reinerträgniss von 196 768 fl. resp. 184 368 fl., wenn man die durch die Benutzung der Wagen eingetretene Werthverminderung berücksichtigt. Von diesem Reingewinn sind an die Actionäre pro Actie 1,60 fl., also zusammen 7 pCt. oder pro Actie 5,60 fl. als Dividende auszubezahlen und für den separaten Reservefonds 50 000 fl. zu verwenden. Der Wagenpark der Gesellschaft besteht aus 512 gedeckten Lastwagen, 210 Kohlenwagen, 100 Lowrys, 15 Borstenviehwagen, zusammen 837 Wagen. Den Stand der Reserve-Räderpaare bilden gegenwärtig 24 Stern- und 81 Schalenguss-Räderpaare.

Die Böhmischen Commercialbahnen hielten am 5. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung ab. Der Verwaltungsrath beantragte nämlich eine Aenderung des Gesellschaftsstatuts in der Richtung, dass in demselben jenen Grundbesitzern, welche einen Grund von mindestens 40 000 qm Ausdehnung zu Bahnzwecken unentgeltlich abtreten, das Recht eingeräumt werde, ein Drittheil sämmtlicher Verwaltungsräthe zu nominiren. Die vorgeschlagenen Statutenänderungen, welche die Modalitäten der erwähnten Nominirung des Weiteren feststellen, wurden en bloc genehmigt, ebenso eine andere mit Rücksicht auf die verzögerte Betriebseröffnung der Gesellschaftsbahnen vorgeschlagene Statutenänderung, wonach die erste ordentliche Generalversammlung — statt im Laufe dieses Jahres — bis spätestens 1. September 1883 stattzufinden habe. Mit Rücksicht darauf, dass die gesellschaftlichen Bahnen sich zur Gänze in Böhmen befinden, genehmigte die Versammlung weiter, dass auf der Actie neben dem Deutschen Texte auch eine Böhmische Uebersetzung desselben ersichtlich gemacht werde. Endlich wurde beschlossen, die Zahl der Verwaltungsräthe von (gegenwärtig) 8 auf 12 zu erhöhen.

Die Wiener Kahlenberg Eisenbahngesellschaft hielt am 4. d. Mts. ihre IX. Generalversammlung ab. Nach Kenntnissnahme des Geschäftsberichtes wurde dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend der Rechnungsabschluss pro 1881 genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig und ohne Debatte das Absolutorium ertheilt. Ebenso wurden die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Gründung eines Reservefonds mit Rücksicht auf nothwendig werdende Investitionen und Dotirung desselben mit 15 000 fl. aus den zur Verfügung stehenden Gewinnbeträgen von 27 971 fl., angenommen, wonach der Rest des Reingewinns von 12 971 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Die Ofen-Fünfkirchener Eisenbahn wird nach dem Geschäftsberichte der Creditanstalt — durch die Witterung ausserordentlich begünstigt — noch im Laufe dieses Jahres dem Verkehre übergeben und sodann die aus eigenen Mitteln des Consortiums hergestellte Bahn an eine Actiengesellschaft übertragen werden. Die Bestimmung des Zeitpunktes der Emission der zu creirenden Titres ist der späteren Beschlussfassung des Consortiums vorbehalten.

Ausgezeichnet wurden: Regierungsrath Generalinspector und Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn Ritter v. P e r l mit dem Hofraths-Titel und der Generalsecretär K ü h n e l t der Lemberg-Czernowitzer Bahn mit dem Titel eines Regierungsraths.

Die stille Woche war hinsichtlich der Bahneffecten sehr bewegt. Deutsche Kaufordres in Verbindung mit speciellen Motiven hatten namhafte Avancen zur Folge; je mehr Bahnpapiere durch die Verstaatlichung in Deutschland der Börse entzogen werden, desto grösser ist die Nachfrage nach den unseren. Am meisten profitirten Oesterreichische Staatsbahn (317,75 : 328,25) in Folge der (wenn auch dementirten) Zuerkennung der Concession Ofen-Ssöny; Nordbahn (2558 : 2583) hat eine glänzende Dividende zu erwarten; Elbethal (210,75 : 216) kommt die Schifffahrtsaison zu statten; die meisten Böhmischen Bahnen waren wegen ihrer die vorjährigen bedeutend übersteigenden Dividenden sehr gesucht.

Luxemburgische Secundärbahnen.*)

Die Concession für den Bau und Betrieb der Luxemburgischen Secundärbahnen, in welchen das Luxemburger Land ein den Bedürfnissen des Localverkehrs vollkommen entsprechendes zeitgemässes Communicationsmittel in verhältnissmässig kurzer Zeit erhalten hat, wurde seitens der Luxemburgischen Regierung der „Schweizer Locomotiv- und Maschinenfabrik und Genossen in Winterthur“ ertheilt. Der diesbezügliche Vertrag wurde vom Ingenieur H. Single im Namen der genannten Gesellschaft unterm 6. August 1880 mit der Luxemburgischen Regierung abgeschlossen und erhielt derselbe die Genehmigung sowohl der Kammer als des Königs - Grossherzogs (Gesetz vom 29/8. 1880). Nach Inhalt der Concession unterstützt die Regierung das Unternehmen durch Verleihung von Eisenerz-Concessionen in der Weise, dass sie der Gesellschaft für jeden Kilometer Bahn 3⅓ ha Eisenerzlager zur Ausbeutung überliess und für die Anlage der Bahnen alle öffentlichen Wege und Strassen unentgeltlich benutzt werden können, sofern neben den Fahrzeugen der Bahn für den gewöhnlichen Fuhrverkehr eine Breite von wenigstens 3,50 m bleibt. Die Grunderwerbskosten wurden von der Regierung mit 3 000 Frcs. pro Hectar in maximo garantirt. Etwaige Mehrkosten hat die Gesellschaft zwar selbst zu zahlen, wird aber dafür von der Regierung mittelst Verleihung weiterer Eisenerz-Concessionen entschädigt, wobei für je 1 ha derselben ein Werth von 13 500 Frcs. berechnet wird.

Die Concessionsdauer ist auf 95 Jahre vom Tage der Eröffnung der Bahnen festgesetzt und fallen dann die Immobilien der Bahn der Regierung als Eigenthum zu.

Die Locomotiven wurden von der Schweizer Locomotivfabrik Winterthur nach dem System Brown hergestellt, die Personenwagen (II. und III. Classe) theils von Herbrand & Co. in Ehrenfeld bei Köln, theils von der Waggonfabrik Ludwigshaven geliefert.

Das den Concessionären octroirte Lastenheft enthält die Bestimmungen, dass das Bahngeleise im Princip auf die Seite des Weges oder der Strasse und nur in den Ortschaften in die Mitte gelegt wird. — Die Bahnen sind eingeleisig herzustellen und erhalten 1,0 m Spurweite, während die Ausweichegeleise 2,80 m von Mitte zu Mitte auseinander gelegt werden. Die Maximalsteigungen bei der Linie Cruchten - Larochette betragen 1 : 40 mit 50 m Minimalradius der Curven, bei der Linie Luxemburg-Remich 1 : 28,5 und ebenfalls 50 m Minimalradius der Curven. Barrièren und Einfriedigungen werden nicht verlangt.

Die Tarife sind folgende:

1. für die P e r s o n e n b e f ö r d e r u n g:

a) II. Classe pro Kilometer 10 Cts.,
b) III. Classe pro Kilometer 6 Cts.

In beiden Classen werden keine Billets unter dem Betrage von 3 km nach oben abgerundet ausgegeben; Kinder unter 3 Jahren sind frei, bis zu 7 Jahren bezahlen sie die halbe Taxe. Handgepäck bis zu 10 kg ist frei. Gepäck bezahlt pro 100 kg und km 6 Cts., Minimaltaxe 50 Cts.;

2. für den T r a n s p o r t l e b e n d e r T h i e r e:

pro Stück und Kilometer
a) Hunde 3 Cts., minimal 20 Cts.;
b) Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere 12 Cts., minimal 70 Cts.;
c) Kälber und Schweine 5 Cts., minimal 40 Cts.;
a) Schafe, Hammel, Ziegen 3 Cts., minimal 25 Cts.;

3. für den G ü t e r t r a n s p o r t p r o T o n n e u n d K i l o m e t e r:

a) Eilgut 40 Cts., minimal 60 Cts.;
b) Stückgüter aller Art unter 5 000 kg (Sperrgut ausgenommen) 25 Cts., minimal 50 Cts.;
c) Güter in ganzen Waggonladungen bis zu 5 000 kg 15 Cts., minimal 5 Frcs.;
d) zwei- oder vierräderige Wagen, leer pro Stück und Kilometer 75 Cts., minimal 5 Frcs.;
e) beladene Wagen einen Zuschlag von 25 Cts. pro Tonne ihrer Ladung und pro Kilometer.

Die Umladekosten auf den Bahnhöfen der Hauptbahn sind in obigen Preisen inbegriffen. In ihrem eigenen Interesse hat die Gesellschaft der Luxemburger Secundärbahnen für die Markttage besondere Marktzüge eingerichtet, wobei die Preise auf die Hälfte der oben angesetzten Tarife reducirt werden.

Der Fahrplan ist so einzurichten, dass der Dienst auf jeder der beiden Linien mit einer Zugscomposition gemacht werden kann. Nachtdienst ist ausgeschlossen: im Sommer von Abends 10 bis Morgens 5 Uhr, im Winter von Abends 9 bis Morgens 6 Uhr.

Die Fahrzeit auf der offenen Strecke ist auf 20 km, in den Ortschaften auf 10 km pro Stunde festgesetzt.

---

*) Wir benutzten zu diesem Aufsatz sowohl einen in der „Secundärbahnzeitung“ abgedruckten Aufsatz, als Notizen, welche uns direct von der Verwaltung der genannten Bahn zugingen. Die Red.

Die Postverwaltung hat in jedem Zuge ein Coupée im Gepäckwagen unter ihrem eigenen Verschlusse und bezahlt hierfür für jeden durchlaufenen Kilometer 10 Cts. Telegraph, Signaldienst und Bahnbewachung sind nicht vorgeschrieben.

Ueber den Anschluss an die Hauptbahn hatte sich die Concessionärgesellschaft mit der ersteren selbst zu verständigen.

Nachdem im Frühjahr des vorigen Jahres die technischen Vorarbeiten gemacht worden waren, wurde der Bau der beiden projectirten Bahnen Cruchten-Larochette und Luxemburg-Mondorf-Remich im Juli 1881 in Angriff genommen. Die Eröffnungsfeierlichkeiten erfolgten unterm 15. und 16. Januar 1882 und wurde dann am 20. Februar 1882 die Bahn dem regelmässigen Betrieb übergeben.

Die Concessionäre hatten sich das Recht vorbehalten, jeder Zeit eine Actiengesellschaft zu constituiren. Von diesem Rechte machten sie bei Eröffnung der Bahn Gebrauch, indem sie unterm 18. Februar d. J. eine „Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb von Secundärbahnen in Luxemburg" gründeten. Es wurden 4 000 Stück Actien à 500 Frcs. = 2 000 000 Frcs. und 1 970 Obligationen à 500 Frcs. = 985 000 Frcs. creirt.

Der Sitz der Verwaltung der Bahn ist in Luxemburg, Geranten der Gesellschaft E. Barblé und G. Grob, Rendant J. P. Thomas.

a) Die Linie Luxemburg-Remich, 27,2 km lang, hat in Luxemburg Anschluss an die in der Verwaltung der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen stehende Luxemburgische Wilhelmsbahn, während ihr anderer Endpunkt Remich durch die Mosel geschieden wird von der gegenüberliegenden Station Nennig der Linksrheinischen Linie Sierk-Conz. Die Stationen derselben mit Kilometer-Entfernung ab 1. Luxemburg sind: 2. Hespingen 3,5, 3. Altzingen PH 4,8, 4. Weiler-La Tour 9,0, 5. Aspelt PH 12,6, 6. Altwies PH 15,5, 7. Mondorf-Dorf 16,6, 8. Mondorf-Bad 17,5, 9. Ellingen 20,0, 10. Remich 27,2.

b) Die Linie Cruchten-Larochette, 12,1 km lang, hat Anschluss in Cruchten an die Luxemburgische Wilhelmsbahn. Stationen mit Entfernung ab 1. Cruchten (Bahnhof der Luxemburgischen Wilhelmsbahn) sind: 2. Cruchten-Dorf 0,8 km, 3. Schrondweiler 3,2 km, 4. Medernach 9,5 km, 5. Larochette 12,1 km.

Die Gribskovbahn (Hilleröd-Graested).

⁂ Ueber diese für Tertiärbetrieb erbaute, mit Rowan'schen Dampfwagen befahrene Bahn, welche seit 20. Januar 1880 in Betrieb steht, erhalten wir von deren Betriebsleiter, Herrn Ingenieur Obel in Kopenhagen, auf unsere Bitte folgende Notizen: Die Bahn hat eine Länge von 20,34 km. Die Planumbreite beträgt 10 Fuss Dänisch. Verwendet sind für die Bahn Stahlschienen (Vignol) von Gewicht 30 Pfund Englisch pro Yard, welche auf schmiedeeisernen Potts nach Livesey's System gelegt sind. Die Bahn hat weder Einfriedigungen, noch Barrièren. Die Bahn hat Anschluss in Hilleröd an die Seeländische Eisenbahn und hat folgende Stationen und Haltestellen: (1 Mil. = 7,5 km): 1. Hilleröd, 2 Stots Wartepavillon PH 0,21, 3. Kildeporthus H 0,55, 4. Gribsö H 0,88, 5. Kagerup 1,14, 6. Maarum 1,81, 7. Saltrup 2,20, 8. Graested 2,62 Mil. Die Stationen sind möglichst einfach. Die Zwischenstationen sind theilweise mit Wohnung, Wartezimmer und Expeditionslocal versehen, oder dieselben bestehen in kleinen Wartezimmern (Wartepavillons) ohne Wohnung. Die theilweise nicht besonders benannten Haltestellen (H) für Personenverkehr bestehen in hölzernen Perrons zum Ein- und Aussteigen, die Haltestellen für Güterverkehr in einem Platz mit Doppelgeleis zum Aufsetzen und Einladen von Holz. An Betriebsmitteln sind vorhanden 2 Rowan'sche Dampfwagen mit je 40 Plätzen im Wagen und 60 Plätzen oben; 2 Personenwagen mit je 60 Plätzen; 1 (10 t) Tenderlocomotive; 15 Stück (180 Ctr. tragfähige) 3achsige offene Güterwagen; 5 Stück (120 Ctr. tragfähige) 2achsige offene Güterwagen. Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf freier Bahn ist 3 Dänische Meilen pro Stunde = 22,597 km.

Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1880.

⁂ Die vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebene und für das Verwaltungsjahr 1880 vor Kurzem veröffentlichte Eisenbahnstatistik enthält statistische Nachrichten von allen im genannten Jahre im Betriebe gewesenen Eisenbahnen, inclusive Drahtseilbahnen und Tramways (Normaltabellen: Bahnrichtung, Bahnlänge, Anlagecapital, Rollmaterial, Verkehr, Betriebs-Einnahmen und Ausgaben, Reinertrag, Schlussabrechnung, Rentabilitätsverhältnisse, Generalbilanz, Specialfonds, Personaletat, Unterstützungscassen, Eisenbahnunfälle; Specialtabellen: Bauliche Länge, ge- und verpachtete sowie doppelgeleisige Strecken) und eine vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten Angaben aus der Schweizerischen Eisenbahnstatistik für die Jahre 1877—1880 (Bahnlänge, Anlagecapital, Stand und Leistungen des Rollmaterials, Verkehr, Betriebs-Einnahmen und Ausgaben, Reinertrag und Rentabilität, Personaletat und Eisenbahnunfälle). Bei den Normalbahnen ist in Folge des Ueberganges der Schweizerischen Nationalbahn in das Eigenthum der Schweizerischen Nordostbahn ein Längenabgang von 13,002 km, bei den Specialbahnen hingegen durch die Eröffnung der Waldenburger Bahn ein Längenzuwachs von 12,531 km verzeichnet und beziffert die Gesammtbaulänge aller Schweizerischen Bahnen zu Ende des Jahres 1880 mit rund 2 563 km, und zwar die Länge der Normalbahnen mit 2 479 und die der Specialbahnen (Appenzeller, Arth-Rigibahn, Lausanne-Echallens, Rigibahn, Rigi-Scheidegg, Rorschach-Heiden, Uetlibergbahn, Waldenburger Eisenbahn) mit 84 km. Zieht man die im Auslande liegenden Strecken Schweizerischer Bahnen mit 12 km ab und rechnet die auf Schweizerischem Gebiet liegenden Strecken ausländischer Bahnen mit 68 km zu, so ergiebt sich die Baulänge aller auf Schweizerischem Gebiete im Betriebe stehenden Locomotiveisenbahnen mit 2 634 km, die Betriebslänge 2 627 km. Hiervon sind 52,5 km wegen Mitbenutzung doppelt gerechneter Strecken abzuziehen, es bleibt daher einfache Länge sämmtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz 2 574 km. Dabei sind die Drahtseilbahnen mit 3 km und die Tramways mit 12 km eingerechnet. Die der Statistik über die Betriebsergebnisse der Normal- und Specialbahnen zu Grunde liegende Betriebslänge beträgt mit Jahresschluss 2 571 und im mittleren Jahresdurchschnitte 2 566 km. — Was die Anlagekosten betrifft, so betrug das eingezahlte Capital zu Ende des Betriebsjahres 962,2 Millionen Francs; davon waren zu demselben Zeitpunkte auf die im Betriebe befindlichen Bahnen 747,35 Millionen Francs oder durchschnittlich pro Bahnkilometer 300 684 Frcs. verwendet. Vom Gesammtbetrage der Baukosten kommen auf die Anlage und Ausrüstung der Bahnen 657,42 Millionen Francs oder 266 151 Frcs. pro Bahnkilometer, auf die Beschaffung des Rollmaterials 81,35 und auf die Anlage und Ausrüstung der Werkstätten 8,5 Millionen Francs. — An Rollmaterial besassen sämmtliche Bahngesellschaften 543 Locomotiven, 1 655 Personenwagen mit 73 539 Sitzplätzen und 8 553 Lastwagen mit 87 672 t Tragkraft. Mit diesem Material wurden im Laufe des Jahres 21 608 581 Personen durchschnittlich 20,7 km und 5 817 008 t Gepäcks-, Güter- und Thiergewicht durchschnittlich 50,8 km weit befördert. Die mittlere Ausnutzung der Sitzplätze in Personenwagen betrug 31,60 pCt. und die der Tragkraft der Lastwagen 30,12 pCt. — Der Personentransport lieferte ein Erträgniss von 23 580 719 Frcs., d. i. 9 190 Frcs. pro Bahnkilometer und 5,27 Cts. pro Person und Kilometer, und der Gepäcks-, Güter- und Thiertransport ein solches von 31 706 747 Frcs., d. i. 12 356 Frcs. pro Bahnkilometer und 10,73 Cts. pro Tonne und Kilometer. Die Transporteinnahmen im Ganzen betrugen 55 287 466 Frcs. oder 92,12 pCt. der gesammten Betriebseinnahmen, welche sich auf 60 020 371 Frcs. oder 23 391 Frcs. pro Bahnkilometer beliefen. Die Betriebskosten machten 31 497 203 Frcs. im Ganzen oder 12 275 Frcs. pro Bahnkilometer aus, und betrugen im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen 52,48 pCt. Davon entfallen auf die allgemeine Verwaltung 6,29 pCt., Unterhalt und Aufsicht der Bahn 28,60 pCt., Expedition und Zugsdienst 31,30 pCt., Fahrdienst 33,75 pCt. Im Vergleiche zu den Ergebnissen der Vorjahre zeigten die Einnahmen seit 1878 einen jährlichen Zuwachs von 1,02 pCt., während sich die Ausgaben seit 1877 durchschnittlich pro Jahr um 3,14 pCt. verminderten. Aus den vorstehenden Angaben resultirt ein Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben von 28 523 168 Frcs., d. i. 11 116 Frcs. pro Bahnkilometer, welcher sich als Reinertrag vom Anlagecapital mit 3,58 pCt. berechnet. — Der Personaletat ergiebt, dass bei der Verwaltung und im Betriebe der Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1880 zusammen 13 248 Personen bedienstet waren. Beim Eisenbahnbetriebe sind im Jahre 1880 41 Personen, darunter 7 Reisende und 16 Bahnbedienstete, getödtet und 78 Personen, darunter 16 Reisende und 45 Bahnbedienstete, verletzt worden. Von einer Million Reisenden wurden demnach 0,32 getödtet und 0,74 verletzt.

Die Reservefonds betrugen Ende des Jahres 5 589 960 Frcs., die Erneuerungsfonds 10 379 304 Frcs., sonstige Fonds 762 292 Frcs.

Türkei.

* Nachdem die Conferenz à quatre ihre Arbeiten in Wien nach Annahme einer Convention, welche aus 35 Artikeln besteht und technische und internationale Stipulationen enthält, aber nicht die Routen der nach Constantinopel und Salonichi führenden Eisenbahnen festsetzt, zum Abschluss gebracht hat, wird, wie das Bureau Reuter telegraphisch von Constantinopel unterm 9. d. Mts. berichtet, die Pforte die Unterhandlungen in Constantinopel fortsetzen. Diese Unterhandlungen werden sich auf die Punkte, an welchen der Anschluss der Eisenbahn bewerkstelligt werden soll, sowie auf die Beziehungen mit Baron Hirsch beziehen. Die Pforte wird sich indess das Recht vorbehalten, die Botschafter der Mächte, welche den Berliner Vertrag unterzeichneten, der den in Rede stehenden Anschluss stipulirte, zu Rathe zu ziehen. Die Unterhandlungen in Constantinopel werden somit in eine neue Phase treten und hauptsächlich unter den Auspicien von Deutschland und Oesterreich gepflogen werden.

Eisenbahnunfälle in Amerika.

Seit Jahren lässt es sich die „Railroad Gazette" angelegen sein, aus den übrigen Amerikanischen Zeitungen Notizen über die vorkommenden Eisenbahnunfälle zu sammeln und sie publicirt danach monatliche und jährliche Zusammenstellungen. Dieselben sind zwar nicht als völlig complet anzusehen, namentlich in Bezug auf geringere Unfälle; da aber dort solche Fälle, in denen Menschen getödtet oder verletzt, oder Sachen in nicht allzu geringem Grade beschädigt werden, selten in den Zeitungen unbesprochen bleiben, so kommen jene Zusammenstellungen doch der Vollständigkeit nahe und sind, Mangels offizieller Berichte, immerhin für die Beurtheilung der Betriebssicherheit der Amerikanischen Bahnen werthvoll.

Wir geben daher anschliessend an unsere kurze Notiz in No. 25 d. Jahrg. nachfolgend einen Auszug aus der Jahresnachweisung pro 1881 und den dazu von jenem Blatte gemachten Bemerkungen, da die auffällige bedeutende Vermehrung der Unfälle im Jahre 1881 eine ausführlichere Mittheilung zweckmässig erscheinen lässt.

Bereits in den letzten 5 Monaten des Jahres 1880 hatte sich eine plötzliche und bedeutende Zunahme der Zahl der Unfälle, nicht allein gegen das Vorjahr, sondern auch gegen die vorhergegangenen Jahre gezeigt. Diese Zunahme hat nun auch im Jahre 1881 angehalten.

Die Zahl der Unfälle in den 9 letzten Jahren hat betragen:

	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Januar . .	178	108	131	60	147	75	113	62	223
Februar . .	133	90	211	91	56	67	88	64	149
März . . .	112	88	122	109	58	49	61	65	113
April . . .	101	59	60	56	69	46	50	71	63
Mai . . .	79	89	54	64	46	50	37	46	85
Juni . . .	90	83	61	52	49	56	64	56	73
Juli . . .	90	64	73	79	53	54	81	78	102
August . .	150	73	114	78	98	75	79	112	129
September .	106	89	116	106	84	76	78	124	144
October . .	88	81	88	103	82	61	104	120	131
November .	76	82	87	96	83	68	86	145	133
December .	80	74	84	88	66	63	69	135	113
Total	1 283	980	1 201	982	891	740	910	1 078	1 458

Die Summa des letzten Jahres beträgt daher 35 pCt. mehr als 1880, 60 pCt. mehr als 1879 und 97 pCt. mehr als 1878.

Man pflegt in Amerika sich der grossen Zunahme in der Meilenzahl, den Einnahmen und dergleichen zu rühmen; aber die Zunahme obiger Art, die nahezu Verdoppelung der Unfallzahl binnen 3 Jahren wird nicht genügend erklärt durch die Vermehrung der Meilen und des Verkehrs. Die Zahl der betriebenen Meilen war nicht über 8½ pCt. höher als 1880, die der Unfälle dagegen 35 pCt.! Um eine im Verhältniss zur Meilenzahl gleiche Anzahl von Unfällen wie 1881 zu finden, muss man schon zurückgehen bis 1875 und 1873, wo das Land voll war von neuen und sehr unvollkommen gebauten Bahnen und wo selbst die älteren Bahnen nicht in einer annähernd so guten Verfassung waren, als jetzt.

Dafür, dass in dem ersten Quartal des Jahres 1881 die Zahl der Unfälle aussergewöhnlich gross war, gab es eine sehr gute Erklärung, nämlich den sehr kalten und schneeigen Winter. Eine derartige Witterung wie damals pflegt stets eine bedeutende Zunahme von Unfällen herbeizuführen. Man kann die harten Winter aus der obigen Tabelle herausfinden durch die grosse Zahl der darin vorgekommenen Fälle. Im letzten Jahre beliefen sie sich in den ersten 3 Monaten auf nicht weniger als 485 gegen 191 in den sehr milden gleichen Monaten 1879.

Für die vorerwähnte bedeutende Zunahme giebt es im Uebrigen keine andere geeignete Erklärung, als die gleichzeitige Verkehrsvermehrung, da hiermit die Gefahr von Unglücksfällen in bedeutend höherem Grade zunimmt, als die Zahl der Meilen.

Ein sehr grosser Theil der neuerlichen Unfallzunahme betrifft Linien, deren Verkehr vorher nur sehr gering, bei denen sonst also beispielsweise wenig Gelegenheit zum Auffahren eines Zuges auf einen vorangegangenen vorhanden war. Dieselben pflegten nun ihre Betriebsart bei verstärktem Verkehr in derselben Weise wie vorher fortzusetzen und vielen ihrer oberen Beamten fehlte es an Erfahrung in Leitung eines stärkeren Verkehrs. Es ist daher natürlich, dass hieraus üble Folgen entstanden.

Die Zahl der Opfer von Unfällen nahm zwar nicht in gleichem Masse zu, wie die Zahl der letzteren selbst, aber sie ist 1881 immer noch viel bedeutender, als je vorher, wie nachfolgende Tabelle ergiebt:

Jahr	Zahl der Unfälle	Getödtete	Verletzte	Auf je 100 Unfälle kommen Getödtete	Auf je 100 Unfälle kommen Verletzte
1873 . .	1 283	276	1 172	21,5	90,1
1874 . .	980	204	778	20,8	79,4
1875 . .	1 201	234	1 107	19,5	92,2
1876 . .	982	328	1 097	33,4	111,7
1877 . .	891	214	1 047	24,0	117,5
1878 . .	740	204	756	27,6	102,2
1879 . .	910	185	709	20,3	78,0
1880 . .	1 078	315	1 172	29,2	108,7
1881 . .	1 458	414	1 597	28,4	109,0

Man sieht hieraus, dass die Durchschnittszahl der Getödteten, wiewohl etwas geringer als 1880, im Uebrigen nur im Jahre 1876 mit seinem aussergewöhnlichen Personenverkehr eine höhere war, als 1881, und die Durchschnittszahl der Verletzten nur von den Jahren 1876 und 1877 übertroffen wurde. Diese Zunahme der Zahl der Opfer kann nicht als ein blosser Zufall angesehen werden. Der Amerikanische Erfindungsgeist ist vorzugsweise fruchtbar gewesen in wirksamen Mitteln zur Milderung des Effects, weniger zur Verhütung von Unfällen. Dahin gehören: die Verstärkung der Wagengestelle und Plattformen, sowie die continuirlichen Bremsen, welche letztere allerdings auch manche Unfälle verhüten, aber ebenso viele in der Wirkung erheblich mildern.

In der nachstehenden Tabelle geben wir die Ursachen der grössten Anzahl von Fällen in den letzten 9 Jahren an:

	1881	1880	1879	1878	1877	1876	1875	1874	1873
I. Zugcollisionen.									
Auffahren eines Zuges auf einen anderen (rear)	366	274	206	142	159	159	141	131	187
Zusammenstoss (butting)	146	141	86	70	96	94	104	87	102
Beim Kreuzen (crossing)	24	22	17	7	13	15	18	19	31
Unbekannte Ursachen .	—	—	1	1	—	11	15	23	72
Summa I. Collisionen	536	437	310	220	268	279	278	260	392
II. Entgleisungen.									
In Folge von Schienenbruch	85	45	56	17	46	50	107	42	111
In Folge von losen oder verschobenen Schienen	29	21	19	29	41	43	40	16	13
In Folge des Brechens von Brücken oder Brückenpfeilern	44	16	17	21	21	20	26	33	19
In Folge des Brechens oder der Schadhaftigkeit von Weichen . .	5	5	2	1	6	4	15	12	10
Aus anderen Ursachen .	6	2	—	4	4	8	18	26	14
Summa Schadhaftigkeit der Bahn	169	89	94	72	118	125	206	129	167
Durch Brechen von Rädern	58	21	21	5	12	22	33	20	26
Durch Brechen von Achsen	50	30	30	18	43	38	39	20	21
Durch Brechen des Wagengestells . . .	10	7	11	13	8	10	15	8	7
Durch sonstige Schadhaftigkeiten der Wagen	6	6	4	5	3	6	13	15	19
Summa Mängel an Wagen	124	64	66	41	66	76	100	63	73
Durch falsche Stellung von Weichen	85	80	80	48	70	89	81	67	72
Durch Fehlen von Schienen bei Geleisreparatur	12	4	4	5	7	7	8	7	16
Durch sonstige Nachlässigkeiten beim Betriebe	7	14	6	12	8	12	11	19	13
Summa Nachlässigkeiten beim Betriebe . . .	104	98	90	65	85	108	100	93	101
Durch Vieh auf dem Bahnkörper . .	42	43	35	30	43	46	51	45	54
„ Schnee oder Eis	15	8	22	13	25	16	36	13	9
„ Unterwaschung .	18	17	11	36	17	40	44	10	30
„ Erdrutschung .	14	4	7	4	11	9	11	—	—
„ schlechte Bauausführung	13	8	11	15	11	11	21	22	11
„ Wind	3	3	3	1	2	2	7	—	—
„ Ueberfluthung etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Summa aus unvorherzusehenden Hindernissen	150	108	113	125	131	160	207	141	152
Sonstige Entgleisungen	310	238	194	178	181	186	227	228	322
Summa II. Entgleisungen	857	597	557	481	581	655	840	655	815

III. Andere Unfälle ohne Collision oder Entgleisung.									
Kesselexplosion	14	14	17	11	15	19	26	14	16
Cylinderexplosion . . .	1	3	1	1	—	3	3	6	3
Gebrochene Kuppel- etc. Stange . .	21	13	15	11	13	7	14	8	11
„ Achsen . .	1	3	1	—	1	2	13	—	—
„ Räder . . .	20	—	—	—	—	—	—	—	—
Verbrennen von Wagen während der Fahrt .	8	6	4	13	7	11	10	16	2
Sonstige Unfälle . . .	—	5	5	3	6	6	17	22	44
Sa. Andere Unfälle III.	65	44	43	39	42	48	83	66	76
Recapitulation.									
Collisionen	536	437	310	220	268	279	278	260	392
Entgleisungen	857	597	557	481	581	655	840	654	815
Andere Unfälle	65	44	43	39	42	48	83	66	76
Summa	1458	1078	910	740	891	982	1201	980	1283

Nach dieser Specification fand also 1881 eine Vermehrung der Zahl der Unfälle von im Ganzen 380 gegen das Vorjahr statt, davon 92 durch Auffahren, 80 durch Entgleisungen in Folge von Mängeln des Schienenweges, 60 durch Defecte des rollenden Materials, 42 durch unvorherzusehende Hindernisse, 72 nicht classificirte Entgleisungen etc. und nur 6 Entgleisungen durch Nachlässigkeiten oder Fehler im Betrieb, wie falsche Weichenstellung etc.

Die Zunahme von 43 Fällen durch Schienen- und 75 durch Achsen- und Räderbruch mag grösstentheils auf Rechnung des harten Winters Anfang 1881 geschrieben werden, ebenso die meisten der Mehrunfälle von 42 durch unerwartete Hindernisse; dagegen muss der Zuwachs von 99 Collisionsfällen andere Ursachen haben.

Die auffallendste Signatur des Jahres ist das grosse und beunruhigende Anwachsen der Zahl der Fälle des Auffahrens auf einen vorangegangenen Zug; dies betrug 33 pCt. bei einer Zunahme der Meilenzahl von nur 9 pCt. Solcher Fälle kamen 1881 ein Drittel mehr als 1880, ¾ mehr als 1879 und mehr als doppelt so viel als in irgend einem Jahre seit 1873 vor. Dies lässt sich nur durch die plötzliche bedeutende Zunahme der Zahl der Züge auf vielen Bahnen erklären.

Auffallend ist ferner die beinahe 3 Mal so grosse Zahl von Unfällen durch Mängel an Brücken und Brückenpfeilern. Es ist dies ein sehr ungünstiges Zeugniss für die Amerikanischen Eisenbahnverwaltungen in dieser Beziehung.

Von den gesammten 1 458 Unfällen wurden betroffen: 397 Personen-, 123 gemischte und 938 Güterzüge, dies ergiebt ein Mehr von 24,4 pCt. bei Personen- und 34,7 pCt. bei Güterzügen.

In Bezug auf die Zahl der Betroffenen wird schliesslich noch die nachfolgende Specification von Interesse sein:

Es wurden getödtet durch	Zusammenstösse	Entgleisung	andere Unfälle	Sa.
1879	64	97	24	185
1880	156	143	16	315
1881	209	190	15	414
verwundet				
1879	286	389	34	709
1880	412	714	46	1172
1881	565	995	37	1597

Die Zahl der durch Zusammenstösse Getödteten war also 1881 mehr als 3 Mal, und der durch Entgleisungen Getödteten doppelt so gross als 1879.

Im Ganzen geht aus den vorstehenden Angaben hervor, dass zur Erreichung grösserer Sicherheit und geringerer Verluste an Leben und Gesundheit der Reisenden den Amerikanischen Eisenbahnverwaltungen noch viel zu thun übrig bleibt.

Amerikanische Correspondenz.

Restaurationswagen. Von den Bestrebungen der letzten 4 Jahre, Behaglichkeit und Bequemlichkeit der Reisenden zu vermehren, hat keine eine grössere Beliebtheit und einen unzweifelhafteren Erfolg erreicht, als die Einrichtung von Restaurationswagen (dining cars), mittelst deren die Passagiere während der Fahrt für den inneren Menschen sorgen können und die Unannehmlichkeit des Aufenthalts auf gewissen Stationen zur Einnahme von Mahlzeiten vermieden wird. In diesen Wagen werden vorzügliche Diners verabreicht zu dem verhältnissmässig geringen Preis von à 75 Cts. (3 *M*), welche den Vergleich aushalten können mit denen der besten Hotels und Jedermann hat volle Zeit, sich der schönen Sachen, die ihm vorgesetzt werden, zu bedienen. Der Preis ist nicht höher als auf den Speisestationen für die einfachsten Mahlzeiten und selbst diese kann man nicht gehörig geniessen, weil gewöhnlich, ehe man seinen Appetit gestillt hat, der Ruf „Einsteigen" (All aboard) den noch hungrigen Passagier erinnert, dass er zum Zuge eilen oder zurückbleiben muss. Man nimmt allgemein an, dass die Eisenbahnen mit Restaurationswagen denen, welche diese populäre Verbesserung nicht eingeführt haben, sehr vorgezogen werden. In Folge dessen stellt eine Bahn nach der anderen, unter Beseitigung der Speisestationen, Restaurationswagen ein. Die Mitführung solcher Wagen ist freilich, soweit es die directe Einnahme daraus betrifft, kein profitables Unternehmen, und auf den meisten Linien sind die Auslagen grösser als die Einnahmen. Aber der indirecte Gewinn daraus ist sehr gross, insofern, als es die Bahnen bekannt macht und ihren Verkehr vermehrt. Der Ruhm, diese Einrichtung zuerst eingeführt zu haben, gebührt Chicago. Die Michigan Centralbahn begann damit vor etwa 6 Jahren und die Chicago, Burlington & Quincy und die Chicago & Alton folgten bald nach. Seitdem haben fast alle grösseren Bahnen, besonders die in ost-westlicher Richtung fahrenden, diese neue Einrichtung getroffen, theils durch die Concurrenz gezwungen, theils um die Aufenthaltszeit abzukürzen; alle haben aber die Erfahrung gemacht, dass die Passagiere die Einnahme ihrer Mahlzeiten in den Zügen bei Weitem dem Speisen auf den Stationen vorziehen und den Linien mit Restaurationswagen ihre Gunst zuwenden. (Chicago Tribune.)

Der Gütertransport der Central Pacificbahn pro 1881 ergab eine Zunahme von 30 274 t (10,8 pCt.) im Durchgangs- und 429 582 t (30 pCt.) im Localverkehr. Die Güterbewegung auf dieser Bahn hat in den letzten Jahren gute Fortschritte gemacht, wiewohl, unter Berücksichtigung des grossen, durch Uebernahme der „Southern Pacific" enstandenen Zuwachses an Meilen, der Gewinn geringer ist als auf vielen anderen Bahnen. In den letzten 6 Jahren hat der Güterverkehr betragen:

	Durchgangsverkehr			Localverkehr
	ostwärts	westwärts	zusammen	t
1876 . . .	—	—	188 774	925 311
1877 . . .	—	—	173 240	971 678
1878 . . .	—	—	180 072	1 209 873
1879 . . .	85 103	134 581	219 684	1 270 871
1880 . . .	113 795	165 425	279 220	1 431 110
1881 . . .	131 991	177 503	309 494	1 860 692

In Anbetracht der schon eröffneten resp. noch im Bau begriffenen neuen Linien nach dem Pacific ist der Umfang und die Zunahme des Durchgangsverkehrs von besonderem Interesse. Wie man sieht, betrug das Anwachsen von 1878 zu 1879 = 22 pCt., von 1879 zu 1880 = 27 pCt., dagegen von 1880 zu 1881 nur 10¾ pCt. Während mehr als der Hälfte des letzten Jahres betrieb die Gesellschaft zwei Durchgangslinien; aber die Zunahme war geringer als in beiden vorangegangenen Jahren.

Die Zahl der Tonnen der Localfracht ist 6 Mal so gross als die der Durchgangsfracht, aber die Differenz in den Tonnenmeilen ist eine durchaus andere. Die meisten Local-Frachtgüter laufen zwischen den Stationen in Californien und der Durchschnittstransport war nur 185,7 Miles in 1880 gegen 820,5 im Durchgangsverkehr und die Tonnenmeilen des letzteren waren nur ¹/₇ weniger als im Localverkehr. Die Weizenernte in Californien allein betrug in 1880 viel mehr als 1 000 000 t und das meiste davon muss mit der Central Pacificbahn transportirt sein.

Der Durchgangsverkehr des letzten Jahres war gleich einem Durchschnitt von täglich 567 t westwärts und 422 t ostwärts und hätte also mit 2 Zügen à 30 Wagen à 10 t bewältigt werden können. Dies ist nur eine Kleinigkeit im Vergleich mit dem Verkehr vieler anderer Bahnen. Beispielsweise waren die Versendungen ab Chicago ostwärts im letzten Januar allein grösser als die Durchgangssendungen in beiden Richtungen über die Central Pacificbahn während des ganzen Jahres 1881.

Einwandererverkehr. Derselbe beginnt in diesem Jahre viel stärker als im vergangenen Jahr. Im Februar cr. war die Zahl der in Amerika angekommenen Einwanderer 28 247 gegen 15 075 im Februar 1881. Der monatliche Durchschnitt des vorigen Jahres war freilich 60 000; die stärkste Einwanderung pflegt aber immer erst im Frühling zu beginnen, besonders im Mai. Nach den bereits stattgehabten Billetverkäufen und sonstigen Anzeichen ist anzunehmen, dass der diesjährige Einwandererverkehr, besonders aus Deutschland, eine bisher noch nicht dagewesene Höhe erreichen wird.

Newyorker Canal- und Bahnverkehr. Der Canalinspector berichtet, dass die im Jahre 1881 auf den Newyorker Canälen erhobenen Zölle 523 029 D, d. h. 45 pCt. weniger als 1880 betrugen, wogegen die Transportmenge sich auf 1 278 464 t belief, oder beinahe 20 pCt. weniger.

Die auf den Canälen und auf jeder der grossen Trunkbahnen des Staates Newyork in den letzten Jahren beförderte Tonnenzahl war:

	Canäle	Newyorker Centralbahn	Eriebahn
1876 . . .	4 172 129	6 803 680	5 972 818
1877 . . .	4 955 963	6 351 356	6 182 451
1878 . . .	5 171 320	7 695 413	6 150 568
1879 . . .	5 362 372	9 015 753	8 212 641
1880 . . .	6 457 656	10 533 038	8 715 892
1881 . . .	5 179 192	11 591 379	11 086 823

Die Zunahme von 1876 bis 1881 — beides Eisenbahnkriegsjahre — betrug also bei den Canälen nur 24,1 pCt., dagegen bei der Newyorker Centralbahn 70,4 pCt. und bei der Eribahn 85,6 pCt.;

die Zunahme an Tonnen auf letzterer Bahn ist ziemlich so gross wie der ganze Canalverkehr. Im Jahre 1876 hatten die Canäle noch 24,6 pCt. des Gesammtverkehrs, 1881 nur noch 18,6 pCt. Ein verhältnissmässig nur kleiner Theil des Canalverkehrs kann local genannt werden und die Zunahme im Localverkehr kommt fast ausschliesslich den Eisenbahnen zu; es würde daher eine Vergleichung der Tonnenmeilen weniger günstig für die Bahnen ausfallen. In 1880 z. B. bestanden volle 2 000 000 t der Canalfracht aus Getreide, welches beinahe sämmtlich die ganze Länge des Canals passirte. Holz, Kohlen und Eisenerze sind die übrigen Hauptartikel der Canäle und werden meistens auf weite Entfernungen gefahren. (Railroad Gazette.)

Eisenbahnen in Mexiko

Das in Mexiko seit einigen Jahren grassirende Eisenbahnfieber hat sich bis jetzt noch wenig gemildert; immer noch werden neue Concessionen nachgesucht und ertheilt, aber die Bauten, meistens von auswärtigen Unternehmern geleitet, gehen im Allgemeinen in lebhaftem Tempo vorwärts.

In neuester Zeit hat die Regierung dem Mr. Hector de Castro ein Privilegium zur Erbauung einer Eisenbahn- und Telegraphenlinie im Staate Tamaulipas, und zwar von Matamoras nach Ciudad Victoria, resp. von dort nach Tampico ertheilt.

Der zu bildenden Gesellschaft, welche den Namen Tamaulipas Internationale Eisenbahn führen soll, wird zollfreie Einfuhr für alle zum Bahnbau erforderlichen Materialien auf 15 Jahre gewährt. Die Bahn fällt nach 99 Jahren gegen Zahlung der dann marktgängigen Materialpreise dem Staat zu. Es werden Maximaltarifsätze festgestellt, welche die Gesellschaft nicht überschreiten darf. Letztere erhält eine Subsidie von dem Staat von 8 000 D. pro Kilometer, zahlbar nach Vollendung und Abnahme von je 25 Kilometer.

Ferner ist eine Concession ertheilt an Mr. Edward C. Wise für eine Bahn vom Hafen S. Benilo am Pacific nach der Stadt Tapachula, im Staate Chiapas, mit dem Rechte der Fortsetzung bis zur Mexikanischen Südbahn.

Ein wichtiges Privilegium ist ferner neuerlich der letzteren Gesellschaft verliehen, nämlich zur Verbesserung des Hafens von Anton Lizardo, behufs Erleichterung des Be- und Entladens von Schiffen. Die entstehenden Baukosten sollen von den in jenem Hafen aufkommenden Zolleinnahmen gedeckt event. noch ein Zuschuss von der Regierung gewährt werden.

Die Gesellschaft hat ein oder mehrere Docks zu bauen, welche ihr Eigenthum bleiben, aber dem öffentlichen Gebrauch übergeben werden; dafür erhält sie das Recht zur Erhebung gewisser in dem Privilegium bezeichneten Hafenabgaben.

Literatur.

Dienstvorschriften für den äusseren Betriebsdienst auf den Englischen Eisenbahnen. Aus dem Englischen übersetzt von H. Textor, Königlichem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1882.

Die Deutsche Eisenbahnliteratur ist reich an Mittheilungen über das Englische Eisenbahnwesen. Diese Mittheilungen beziehen sich indessen meist auf die von den Betreffenden bei Reisen in England äusserlich wahrgenommenen Einrichtungen und zwar sind besonders die Englischen Bahnhofsanlagen, das Signalwesen, das Gütertransport- und Tarifwesen, sowie die Verwaltungsorganisation der Englischen Eisenbahnen durch zahlreiche Schriften und Aufsätze bekannt geworden. Auch sind die Einrichtungen und Massregeln zur Handhabung des Betriebes vielfach Gegenstand der Besprechung gewesen. Die Instructionen aber, welche die Grundlage für die Handhabung des Betriebsdienstes bilden, sind, soviel bekannt, in Deutscher Sprache noch nicht veröffentlicht worden. In Anbetracht des Nutzens, welcher auch für unsere Verhältnisse aus der Kenntniss der Englischen Instructionen gezogen werden kann, hat sich Herr Textor der Aufgabe unterzogen, das Englische Instructionsbuch (Rules and Regulations) nach der von allen beim Railway Clearing House betheiligten Eisenbahngesellschaften Englands vereinbarten einheitlichen Fassung ins Deutsche zu übersetzen und der Oeffentlichkeit zu übergeben.

Die Englischen Dienstvorschriften zeichnen sich durch sprachliche Einfachheit, vollständige Ausschliessung des belehrenden und erklärenden Elementes und eine anderweitig in Instructionen leider nicht immer beobachtete Präcision des Ausdruckes aus, sodass das durch die vorliegende Uebersetzung erleichterte Studium derselben für das einheimische Instructionswesen wohl von Nutzen sein kann.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Südostpreussischer Verbandverkehr. Zum Tarif vom 1. April 1881 tritt mit Giltigkeit vom 12. April cr. ein provisorischer Nachtrag in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Classe A 2 und die Specialtarife I bis III für den Verkehr zwischen Pillau, Station der Ostpreussischen Südbahn, einerseits und einigen Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg andererseits. Exemplare desselben sind auf den Verbandstationen und der hiesigen Güterexpedition Südbahnhof zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. (H 1893 b) Direction der Ostpreuss. Südbahn. (743 H&V)

Schlesisch-Süddeutscher Verbandverkehr. Mit dem 1. Juni 1882 tritt im Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverbande für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin, der Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits ein neues Tarifheft in Kraft, durch welches die nachstehenden Tarife aufgehoben werden:

1. das Tarifheft III des Schlesisch-Süddeutschen Verbandtarifs vom 1. Juli 1878 nebst sämmtlichen Nachträgen;
2. der Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits via Hof vom 1. September 1878 nebst Nachträgen jedoch nur insoweit, als derselbe Frachtsätze für Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn enthält.

In das neue Tarifheft ist ein Theil der zur Zeit in den vorgenannten Tarifen enthaltenen Verbandstationen nicht wieder aufgenommen worden, auch treten gegen die jetzt bestehenden Tarifsätze theils Erhöhungen, theils Ermässigungen ein.

Von dem Eingangs genannten Tage ab treten im Schlesisch-Süddeutschen Verbande auch für Ulm, Lindau, Romanshorn, Rorschach und Bregenz, Stationen der Bayerischen Staatsbahn andere, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft. Bis zu der noch besonders bekannt zu machenden Herausgabe des neuen Tarifheftes wird auf specielle Anfrage Auskunft über die Höhe einzelner Tarifsätze durch das Tarifbureau der Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten zu München ertheilt werden. Breslau, den 15. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbandverwaltungen. (744)

Für die Beförderung von Basaltsteinen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von Station Obercassel bei Bonn nach den Stationen Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn via Wesel kommen fortan die ermässigten Ausnahme-Frachtsätze von 0,50 ℳ resp. 0,46 ℳ pro 100 kg zur Anwendung. Köln, den 11. April 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (745)

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn einerseits und Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits vom 1. Juni 1878. „Fohlen" sind nicht wie „Pferde", sondern wie sonstiges „Grossvieh" zu tarifiren und wird die Altersgrenze für Fohlen auf 1 Jahr angenommen. Es ist demnach vom 15. d. Mts. ab die Fracht für „Fohlen-Wagenladungstransporte" nicht zum Satze für Pferde, sondern zu demjenigen für „sonstiges Grossvieh in Wagenladungen" zu berechnen. Guben, den 7. April 1882. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (746)

Der ab 1. Januar cr. bestehende Ausnahmetarif für Heutransporte von Bayerischen nach diesseitigen Stationen erhält vom 1. April cr. ab auch für die Beförderung von Stroh in denselben Relationen Giltigkeit. Frankfurt am Main, den 8. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (747)

Zwischen unseren Stationen Gelnhausen und Wächtersbach einerseits und Stationen der Französischen Nord-West- und Ostbahn andererseits treten vom 15. April cr. ab directe Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen vorgenannte Stationen sowie unser Verkehrs-Bureau hierselbst. Frankfurt a/M., den 9. April 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (748)

Allen Denjenigen, welche in der Zeit vom 1. April bis 31. December 1882 mindestens 1 000 000 kg Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Zwickau im directen Verkehre nach Berliner Bahn-

höfen und Berliner Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, vergüten wir am Jahresschlusse gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe vierzehn Mark pro Ladung von 10000 kg. Dresden, am 12. April 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (749)

Zum Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbandgütertarif vom 1. März d. J. gelangt ein 2. Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches vom 16. d. M. bezw., soweit durch die in demselben enthaltenen Tarifänderungen Erhöhungen der gegenwärtig bestehenden Tarifsätze herbeigeführt werden, vom 1. Juni d. J. ab Gültigkeit hat. Dasselbe ist unentgeltlich von den Verbandstationen zu erhalten. Berlin, den 8. April 1882. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (750 J)

Im Gypsverkehr ab Sperenberg wird vom 1. Juni d. J. ab die directe Expedition nach Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn aufgehoben. Berlin, den 15. April 1882. Königliche Direction der Militäreisenbahn. (751 J)

Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit dem 15./27. April a./n. Styls 1882 tritt für den Verkehr mit den Stationen der Russischen Südwestbahnen im Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbande zum Russischen Theiltarife I ein neuer Specialtarif 2 für Getreide- etc. Transporte in Kraft, durch welchen der gleiche Getreide-Specialtarif vom 3./15. November 1881 sammt dazu erschienenem Nachtrage I vom 3./5. Januar 1882 aufgehoben werden.

Dieser neue Tarif enthält ausser mehrfachen nennenswerthen Ermässigungen, wie z. B. bei Kiew und Elisabethgrad auch besonders ermässigte Sätze für den Artikel Kleie, die Aufnahme einer Reihe von neuen Stationen und endlich neue Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Bender-Galatz Bahn.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, 13. April 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn, zugleich im Namen der betheiligten Verbandverwaltungen. (752)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. In Gemässheit der Schlussbestimmung zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands machen wir hierdurch bekannt, dass die vom Bundesrath unterm 28. März cr. beschlossenen, am 15. April cr. in Kraft tretenden Abänderungen und Ergänzungen der Anlage D. zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, deren amtliche Publication in No. 81 des „Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeigers" pro 1882 bereits stattgefunden hat, mit dem 15. April cr. für den diesseitigen Bahnbereich zur Einführung gelangen. Berlin und Hamburg, den 14. April 1882. Die Direction. (753)

Am 1. Juni d. J. tritt der Special-Tarif vom 10. August 1878 sowie Nachtrag I, giltig vom 16. April 1879, für die Beförderung von Schwefelkiesen zwischen der Station Margitfalu-Göllnitzbánya der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Deutschen Stationen, dessen Frachtsätze bis auf diejenigen nach Berlin, Cöpenick und Oranienburg in die entsprechenden Verbandtarife übernommen sind, ausser Kraft.

Für den Verkehr nach den erwähnten 3 Stationen werden neue Frachtsätze nicht erstellt. Breslau, den 13. April 1882. Kgl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen. (754)

Rheinisch - Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 15. April cr. ab wird der Güter-Verkehr zwischen Harburg und der Altona-Kieler Station Wakendorf direct abgefertigt.

Die Tarifsätze sind bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren. Hannover, den 6. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (755)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge ist die 48,4 km lange Linie Sissek-Doberlin mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Sissek, Blinskikut, Sunja, Majur, Kostajnica, Volinja und Doberlin am 10. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Berlin, den 12. April 1882.
Die geschäftsführende Direction.

Böhmische Commercial - Bahnen. Am 1. März l. Js. wurde die Linie Nusle-Modran mit den Stationen Nusle-Vrsovic, Krc, Branic-Hodkovicka und Modran für den Personen- und Güterverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben. In der Station Nusle - Vrsovic findet vorläufig weder Güteraufnahme noch Güterabnahme statt.

Am 25. März l. Js. wurde die Zweiglinie Sadova-Dohalic-Smiric (B. C. B.) der Böhmischen Commercialbahnen mit den Stationen Sadova - Dohalic, Horennoves, Racic a/d. Trotina und Smiric für den gesammten Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Zwischen den Stationen Smiric (B. C. B.) und der Station Smiric (Südnorddeutsche Verbindungsbahn) findet vorläufig weder eine Beförderung von Personen und Gütern, noch ein Wagenübergang statt.

3. Verkehrs-Störung und deren Beseitigung.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. In Folge eines Felsabsturzes war unsere Strecke Olang-Bruneck vom 6. bis 9. d. Mts. unfahrbar und konnte der Frachtenverkehr erst am 11. l. M. wieder aufgenommen werden.

4. General-Versammlungen.

Auf Grund der §§ 26 und 27 unseres Statuts berufen wir auf

Dienstag, den 9. Mai d. J.,
Morgens 11 Uhr

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig die

12 ordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 6. Mai cr. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung:

1. Berathung und Beschlussnahme über die im § 27 des Statuts No. 1 bis 3 bezeichneten Gegenstände.
2. Wahl für die statutenmässig ausscheidenden 6 Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 45).
3. Ersatzwahl für zwei ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 46). Braunschweig, den 6. April 1882. Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. F. W. Schöffler, Vorsitzender. (134)

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung
auf
Samstag, den 29. April 1882,
Morgens 10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1881.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1881 gemäss § 45, Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:
„Die Generalversammlung wolle sich damit einverstanden erklären, dass mit Genehmigung der Kgl. Staatsregierung bei den auf den Inhaber lautenden Actien und Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen die Einschreibung auf den Namen der Besitzer in den Büchern der Gesellschaft eingeführt werde, und der Verwaltung die Ermächtigung ertheilen, in eigener Zuständigkeit ein Reglement hierüber aufzustellen und zu erlassen, welches auch die für die Vinculirung und Devinculirung zu leistende Vergütung festzusetzen hat."

V. Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vergl. Geschäftsbericht Seite 19) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45, Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Ludwigshafen, den 27. März 1882. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Böcking, Kgl. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (99)

5. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische). Die Lieferung des Bedarfs an Radreifen für Wagen (ca. 3100 Stück) pro 1882/83 soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen liegen bei unterzeichneter Dienststelle, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Francoeinsendung von 0,50 *M.* portofrei von derselben bezogen werden. Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Radreifen für Wagen" versehen, bis zum 20. April 1882, Abends, der unterzeichneten Dienststelle einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 21. April 1882, Vormittags 10 Uhr, erfolgen wird. Maschinentechnisches Büreau. (135)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 7. Jahrgang 1882. Berlin, am 17. April 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 13. April incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A C	510	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	13	1	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	
2	A F	7088	1	Kiste	?	—	58	2	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Wien.
3	{ A H / S }	1390	1	Fass	Oel	—	205	3	Düren	K. E.-D. linksrhein.	
4	A L	185	1	„	Petroleum	—	187	4	{ Güterexped. Aschaffenburg }	Hess. Ludwigsb.	
5	A L	1586	1	„	Kupfervitriol	—	27,5	5	Düren	K. E.-D. linksrhein.	{ Bestimmungs-Station Dessau.
6	A P	100	1	Koffer	?	—	—	6	Hannov. Eilg.-Exp.	K. E.-D. Hannover	
7	B	I	1	Kiste	leerer Sack	—	—	7	Holzkirchen	Bayer. Staatsb.	
8	B D C	×	1	Sack	Weizen	—	100	8	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
9	B G	45789	1	Ballen	Wollwaaren	—	30	9	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
10	B S	223	1	Collo	Maschinerie	—	25	10	Arnheim	Niederl. Staatsb.	
11	C A R	1	1	Kiste	Strohhüte	—	7	11	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
12	C S S	9342	1	„	?	—	50,5	12	Heidelberg	Badische	
13	C W	7	1	Sack	Kartoffeln	—	75	13	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
14	{ D T / S T }	266 / 255	2	Fass	Petroleum	—	352	14	Güsten	K.E.-D. Magdeburg	
15	E	—	1	Ballen	Leinen	—	52	15	Münster	K. E.-D. r. Köln	
16	E C	8503	1	Pack	Tischkleider	—	60	16	Arnheim	Niederl. Staatsb.	
17	E D S	2109	1	„	Stahlbleche	—	120	17	Köln Gereon	K. E.-D. linksrhein.	
18	E M	6755	1	Fass	?	—	134,7	18	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
19	F	917	1	Kiste	Cigarren	—	53	19	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf.a/M.	
20	F F	4456/65	10	„	Pfeffer	—	567	20	Posen	Oberschlesische	
21	F H	13	1	Ballen	?	—	11	21	Hamburg	K. E.-D. Hannover	{ bez. Heidelberg-Berlin.
22	F M	1/2	2	Säcke	Schweinehaare	—	43,5	22	Minden	„	
23	F S S	—	1	—	Kette, 7 m lang	—	—	23	Luxemburg	Elsass-Lothr.	
24	G B	653	1	Ballen	?	—	36	24	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
25	G M	—	1	Sack	Kartoffeln	—	51	25	Halle	K. E.-D. Magdeburg	
26	G S	7	1	Pack	(12) Körbe	—	5	26	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a.M.	bez. Aachen.
27	H	—	2	Colli	Kaminthüren	—	15	27	Köln Gereon	K.E.-D. linksrhein.	(bekl. Köln, Pantaleon-Mülh .... (unleserlich), aufgefunden am 1/4. 82.
28	H	1/7	1	Sack	Häute	—	600	28	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
29	H	6.8.9.16.	4	—	runde Sandsteine	—	84	29	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
30	H	17	1	Fass	Petroleum	—	180	30	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
31	H	×	1	—	Walzenring	—	—	31	Oschersleben	K.E.-D. Magdeburg	
32	H A	225	1	—	Kette, 6 m lang	—	—	32	Luxemburg	Elsass-Lothr.	
33	H B	6810	1	Fass	Branntwein	—	165	33	Essen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
34	H C	55	2	Bürden	Stahl	—	125	34	Braunschweig	Braunschweig	
35	H F	1735	1	Kiste	2 Kreissägen	—	10	35	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
36	H N	400	1	Gebund	Stähle	—	15	36	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf.a/M.	{ beshr. Schönhausen-Grauhof.
37	H S	4533	1	Korb	ansch. Flaschen	—	34	37	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
38	J M S	—	50	—	Bierfässer	—	1500	38	Breslau	Oberschlesische	
39	J P	—	1	—	Gussrohr	—	27	39	Luxemburg	Elsass-Lothr.	
40	J R	83	1	Kiste	?	—	83	40	Potsdam	K.E.-D. Magdeburg	{ bekl. Cassel Oberstadt-Potsdam.
41	J R	207	1	—	leeres Fass	—	7,5	41	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
42	K	I	1	—	leeres Fass	—	13	42	Thorn	„	
43	K H	2033/2034	2	Colli	Bodenkarren	—	63	43	Strassburg	Elsass-Lothr.	
44	K O	7. 30	2	—	Leinen	—	—	44	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
45	L P	4523	1	Ring	Bleirohr	—	70	45	Münster	K. E.-D. r. Köln	
46	M	—	2	Säcke	Knochensäcke	—	40,5	46	Güterexp. Worms	Hess. Ludwigsb.	
47	M G	1561	1	Kiste	Butter	—	21,5	47	Landsberg	Berlin-Anhalt	
48	M J W	578	1	„	gefüllt	—	49	48	Köln Eilgutexp.	K.E.-D. linksrhein.	
49	M R	—	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	50	49	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
50	{ M }	144	1	—	leere Kiste	—	—	50	Ruhnow	„	
51	N	13	1	Sack	Gerberwolle	—	17	51	Kufstein	Bayer. Staatsbahn	
52	MP	2	1	Kiste	?	—	18	52	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Hannover.
53	O A	4435	1	„	Modewaaren	—	17	53	Köln Gereon	K.E.-D. linksrhein.	{ beschr. Neuhaldensleben.
54	O H	—	1	Kübel	Fische.	—	5	54	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
55	P	247	1	Kiste	Bücher, Kleider, 1 Bild		39,5	55	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
56	P	129	1	Kiste	gefüllt	82	56	Bingerbrück	K. E.-D. linksrh.	mit Kreideanschrift Frankenhausen.
57	R	7151	1	„	Nähmaschinen-Theile	16	57	Kolmar i. P.	K. E.-D. Bromberg	
58	28 R	4	1	—	Bindekette	—	58	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
59	S	10	1	Collo	Riegel und Schrubber	10	59	Buckau	„	beschr. Danzig.
60	v. H	4	1	Kiste	?	71	60	Berlin L.	„	
61	V H C	1/3	3	Bund	leere Säcke	90	61	Colmar	Elsass-Lothring.	
62	W	9997	1	Kiste	gefüllt	24	62	Köln Gereon	K. E. D. linksrhein.	mit Steuerblei vom Nebenzollamte Kufstein.
63	W N	1	1	Sack	gefüllt	20	63	Köln Eilgut	„	
64	W C C	29	1	—	emball. Kiste	55	64	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Colli m. Adressen sign.					
65	Abraham Lewin Wronke	—	1	Ballen	Felle	19	65	Posen	Oberschlesische	
66	Bürgerl. Brauhaus München	—	1	Bierfass	leer	—	66	Würzburg	Badische	
67	C. A. Hollburg Wellen b. Ochtmersleben	—	1	Pack	leere Säcke	33	67	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	beklebt: Königsluther-Ochtmersleben.
68	Diekmann & Müller Broich	—	1	„	leere Säcke	9,5	68	Oschersleben	„	
69	Förster Koch Sackrzewo	—	1	„	Kleider	—	69	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
70	F. R. & Comp. Ostrowitt	633	1	Kiste	?	26,5	70	Posen	Oberschlesische	
71	Frkfrt.	3095	1	Wagen	Eisen	10 000	71	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
72	H. K. Heinrich Kremer in Würges Stat. Camberg	—	1	Ballen	Bettzeug	17,5	72	Deutzerfeld	„	
73	Hujo Bauersfeld Dresden	—	1	Kiste	Kleidung u. Leinwand	40,5	73	Halle a. S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Bauersfeld-Neustadt.
74	Königsberg	5	1	„	leer	—	74	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
75	Nass.	99	1	—	Leine	—	75	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
76	Rathenow	5	1	—	hölz. Viehgitter	—	76	Mahlwinkel	„	
77	Streitberg Braunschweig	2875	1	Fass	leer	13	77	Buckau	„	
78	T W V Agence genéral maritime E. D. Odlardi Paris	1	1	Packet in grauem Leinen	?	1	78	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
79	Zollhaus L R	123	1	Korb	?	67	79	Mannheim	Badische	
					C. Colli m. Nummern sign.					
80	—	I	1	Stange	Eisen	41	80	Münster	K. E.-D. r. Köln	
81	—	II	1	—	Achsbüchse	0,5	81	Bassum	„	
82	—	187	2	—	Schraubenschlüssel	1,5	82	Bremen	K. E.-D. Hannover	
83	—	6711	1	Fass	?	590	83	Mannheim	Badische	
84	—	8939	1	Korb	Wein	130	84	?	K. E.-D. linksrh.	
					D. Colli mit Figuren sign.					
85	△ AS	1002/5 1106	5	Kisten	?	355	85	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
86	△ CB	6840	1	Fass	leer	10	86	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
87	☐ 4 J	2022/3	2	Pack	Wollwaaren	235	87	Venlo	Niederländ. Stsb.	
88	θ	652	1	Fass	Farbe	55,5	88	Aachen	K. E.-D. linksrh.	
89	θθ	9502	1	„	leer	100	89	Münster	K. E.-D. r. Köln	
					E. Colli ohne Signatur:					
90	—	—	4 2	Stück „	Ansetzer Latten	—	90	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
91	—	—	13	Colli	Blechtafeln —	38	91	Cassel trans.	K. E.-D. Hannover	
92	—	—	1	—	Brechstange —	9	92	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
93	—	—	14 1	Stück —	Chamottsteine Laternenhalter	—	93	Stassfurt	K.E.-D. Magdeburg	
94	—	—	1	Stab	Eisen —	5,5	94	Dillenburg	K. E.-D. r. Köln	
95	—	—	1	Stange	□ Eisen 5,20 m lang—	41	95	Münster	"	
96	—	—	1	Colli	Eisen —	83	96	?	K. E.-D.linksrhein.	
97	—	—	3	"	Eisen —	3/4	97	Güterexp. Frankfurt a/M. Westbhf.	Hess. Ludwigsb.	
98	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	97	98	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
99	—	—	12	Stück	Felle —	115	99	Breslau	Oberschlesische	
100	—	—	1	Bund	Flachs —	8,5	100	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
101	—	—	1	Ballen	Hanf —	4	101	Breslau	Oberschlesische	
102	—	—	7	—	Holzstützen —	—	102	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
103	—	—	1	—	lebender Hund —	—	103	Halle C. B.	K.E.-D.Magdeburg	Farbe: braun.
104	—	—	3	Säcke	Kartoffeln —	150	104	Bremen	K. E.-D. Hannover	Bei einer Sendng. von 200Säcken ab Belleben.
105	—	—	1	—	lederner Koffer: alte Hemden u.1Notizbuch	7	105	Hochfeld Rh.	K. E. D. r. Köln	
106	—	—	8	Pack	Latten —	42	106	Gelsenkirchen	"	
107	—	—	1	Ballen	Leinengarn —	48	107	Aschersleben	K.E.-D. Magdeburg	
108	—	—	2	Säcke	Lumpen —	—	108	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
109	—	—	1	Pack	Papier —	2	109	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
110	—	—	1	Ballen	Pflanzen —	45,5	110	Wasselnheim	Elsass-Lothring.	
111	—	—	1	—	eisernes Rad —	26	111	Dortmund W.	K. E.-D. r. Köln	
112	—	—	1	Colli	4 eis. Ringe —	26	112	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
113	—	—	2	—	eis. Röhren —	50	113	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
114	—	—	1	Bund	Rundeisen (17 Stäbe)—	57	114	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
115	—	—	24	Stück	Rungen —	—	115	Posen	Oberschlesische	
116	—	—	1	Sack	Säcke —	16	116	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
117	—	—	1	Pack	leere Säcke —	58	117	Hameln	K. E.-D. Hannover	beschr. Paderborn Dampfmühle.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A	—	1	Bund	Schaufeln —	6	1	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
2	A T M	112	1	"	Ofenthüren —	14	2	"	"	
3	R	4	1	Ballen	Kleeabfall —	98	3	"	"	
4	—	—	1	Paar	eis. Achsen s. Büchsen	34	4	Lemberg	"	
5	—	—	1	Koffer	Effecten —	24,5	5	Czernowitz	"	
6	—	—	1	Bund	Messingstäbe —	4	6	"	"	
7	—	—	1	—	leeres Spiritusfass —	52	7	Lemberg	"	

General-Versammlungen (Forts.).

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der Samstag, den 29. April 1882 um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architecten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse No. 9) stattfindenden XXI. (ordentlichen) General-Versammlung einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:
1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1881.
3. Bericht des Revisions-Ausschusses über die Betriebs-Rechnungen und den Rechnungs-Abschluss pro 1881.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses.
6. Ergänzung resp. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 21. April 1882
bei der Central-Cassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien,
bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungs-Cassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank in Lemberg, oder

bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bank in London, oder
bei der Banque de Roumanie in Bucarest
mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur General-Versammlung.
Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 18. März 1882.
Der Verwaltungsrath. (126)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 30. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. April 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro März 1882" bei.

Inhalt: Nachtragsetat zum Preuss. Staatshaushalt und die Betriebsorganisation der neu erworbenen Bahnen. — Die Pfälzischen Eisenbahnen in 1881. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Personal-Nachrichten. — Die Localbahn Vöcklabruck-Kammer. — Dux-Bodenbacher Bahn. — Dänemark. — Schweiz. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Zollabfertigung. 3. Generalversammlungen. 4. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Nachtragsetat zum Preussischen Staatshaushalt und die Betriebsorganisation der neu erworbenen Bahnen.

* Dem Abgeordnetenhaus ist am 14. d. M. der „Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für das Jahr vom 1. April 1882/83" zugegangen.

Dieser durch die Erwerbung der Bergisch-Märkischen, Thüringischen, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Eisenbahn erforderliche Gesetzentwurf, welcher auch schon die Anhaltische Bahn als erworben voraussetzt, hat folgenden Wortlaut:

„§ 1. Der diesem Gesetze als Anlage beigefügte Nachtrag zum Staatshaushaltsetat für das Jahr vom 1. April 1882/83 wird in Einnahme . . . . 20 988 767 *M.* 95 *ℌ* in Ausgabe, und zwar an fortdauernden Ausgaben, auf . . . . 20 988 767 „ 95 „ festgestellt und tritt dem durch das Gesetz vom 1. April 1882 festgestellten Staatshaushaltsetat für das Jahr 1882/83 hinzu.

§ 2. Die Königliche Staatsregierung ist ermächtigt, die Verwaltung der Bergisch-Märkischen, Thüringischen, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer, Märkisch-Posener und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn im 4. Quartale des Etatsjahres 1882/83 nach Massgabe der aufgestellten Specialetats der betreffenden Bahnen für das Jahr 1882 zu führen. Diese Specialetats und der Specialetat der Rhein-Nahe-Eisenbahn für das Jahr vom 1. April 1882/83 dienen auch der Oberrechnungskammer als Grundlage für die Prüfung der Rechnungen für das Jahr vom 1. April 1882/83 und für die Aufstellung der an den Landtag zu erstattenden Bemerkungen.

§ 3. Der Finanzminister ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt."

Aus den Erläuterungen zu diesem Nachtragsetat heben wir folgende Stelle hervor, welche die B e t r i e b s - O r g a n i s a t i o n d e r n e u e n S t a a t s b a h n - C o m p l e x e zum Gegenstand hat: „Durch die Verträge (zwischen dem Staate und den angekauften Privatbahnen) ist dem Staate das Recht eingeräumt, die einzelnen, vorerst als getrennte Vermögenscomplexe zu verwaltenden Unternehmungen theilweise oder ganz mit anderen vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken unter näher angegebenen Bedingungen zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen. Bei der Kürze der Zeit erschien es nicht angänglich, von diesem Rechte alsbald in vollem Umfang Gebrauch zu machen und eine planmässige Zusammenlegung der einzelnen Linien zur Durchführung zu bringen. Dieselbe wird vielmehr ebenso wie die vollständige Einführung der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung, deren Grundzüge dem Landtage mit dem Nachtragsetat für das Jahr vom 1. April 1880 bis dahin 1881 mitgetheilt sind, wegen der umfangreichen, hierzu erforderlichen Vorbereitungen bis zum nächsten Etatsjahre ausgesetzt bleiben müssen. Mit Rücksicht hierauf ist es für zweckmässig erachtet, die Verwaltung des Thüringischen, des Berlin-Görlitzer und des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens mit dem Tage der Uebernahme der Verwaltung durch den Staat je einer besonderen in E r f u r t bezw. B e r l i n zu errichtenden Königlichen Direction zu übertragen. Dagegen soll im Interesse der Vereinfachung der Geschäfte das C o t t b u s - G r o s s e n h a i n e r, sowie das M ä r k i s c h - P o s e n e r Eisenbahnunternehmen gemäss der dem Staate vertraglich zustehenden Berechtigung schon jetzt mit den von der Königlichen Eisenbahndirection zu B e r l i n verwalteten Strecken zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt und der Leitung der genannten Direction unter Errichtung je eines von derselben ressortirenden E i s e n b a h n - b e t r i e b s a m t e s in C o t t b u s bezw. G u b e n unterstellt werden. Bei der Verwaltung der Bergisch-Märkischen und der Rhein-Nahe-Bahn werden neue organisatorische Einrichtungen nicht erforderlich, da der Staat beide Bahnen bereits verwaltet und zu diesem Zwecke bereits Königliche Behörden eingesetzt, auch die Bestimmungen der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung vollständig zur Durchführung gelangt sind." Eine Folge des Staatsbetriebes ist die Verlegung des Rechnungsjahres der Bahnen auf das allgemeine Staatsrechnungsjahr vom 1. April des einen bis Ende März des folgenden Jahres, welche voraussichtlich bereits in der nächsten Rechnungsperiode wird erfolgen können.

Die Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1881.

≈ Das vorliegende Berichtsjahr, das 37. seit Gründung der alten Bexbach-Ludwigshafener Bahn und das 12. Betriebsjahr der Fusion, hat ein weniger günstiges Finanzergebniss geliefert als das Vorjahr. Hinsichtlich des Personenverkehrs hat zwar eine nicht unbeträchtliche Besserung stattgefunden, dagegen weisen der Güterverkehr und insbesondere der Kohlenverkehr bedeutend stärkere Ausfälle auf. Der erhebliche Rückgang des letzteren ist theils in dem überaus milden Winter, theils aber auch in dem Vordringen der Ruhrkohle in das Absatzgebiet der Saarkohle begründet, welch' letzteres Moment in dem abgelaufenen Jahre auch noch dadurch begünstigt wurde, dass sämmtliche das Pfälzische Bahnnetz für den Kohlenverkehr concurrenzirende Linien niedrigere Frachtsätze eingeführt haben. Der Rückstand, in welchem die Einnahmen aus dem Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre geblieben sind, muss in erster Linie der noch immer gedrückten wirthschaftlichen Lage zugeschrieben werden, welche einen grösseren Aufschwung von Handel und Industrie zur Zeit noch nicht aufkommen lässt; dann hat der Export von Getreide und Wein stark nachgelassen. Auch sind die in Folge der Verstaatlichung eingetretenen Veränderungen in den Besitz- und Instradirungsverhältnissen nicht ganz spurlos an dem Pfälzischen Unternehmen vorüber gegangen. Doch bemerkt der Bericht hierbei: „dass der zuletzt erwähnten Ursache die Abminderung des Ergebnisses vom Güterverkehr nur zu einem geringen Theile zugemessen werden darf, indem es bereits im Monat Juni den Bemühungen unserer Staatsregierung gelungen ist, eine Verständigung über die das Pfälzische Bahnnetz berührenden Instradirungsfragen herbeizuführen, welche unsere Interessen nicht allzusehr schädigt."

Unter dem Zusammenwirken der vorgeschilderten allgemeinen Verhältnisse hat der Betrieb der Pfälzischen Bahnen im Jahre 1881 eine G e s a m m t - E i n n a h m e von 13 312 004 *M.* erzielt; dieselbe ist indess gegen die Totaleinnahme des 1881 er Budgets um 261 595 *M.* oder um 1,89 pCt. und gegen die Einnahmen im Jahre 1880,

welche sich insgesammt auf 13 886 382 ℳ beliefen, um 374 378 ℳ oder um 2,69 pCt. zurückgeblieben.

Von dem Gesammtergebnisse des vorliegenden Berichtsjahres entfallen zunächst auf den Personenverkehr 3 199 239 ℳ, was gegen das Vorjahr mit 3 139 539 ℳ ein Mehr von 59 699 ℳ oder von 1,90 pCt. ergiebt. Diese Summe vertheilt sich dann wiederum: a) auf die eigentliche Personenbeförderung mit 2 925 881 ℳ (in 1880: 2 873 584 ℳ); b) auf die Militärbeförderung mit 120 578 ℳ (in 1880: 114 062 ℳ); c) auf den Gepäckverkehr mit 149 763 ℳ (in 1880: 148 997 ℳ); d) auf den Transport von Hunden mit 2 918 ℳ (in 1880: 2 795 ℳ) und e) auf sonstige Einnahmen mit 104 ℳ (in 1880: 99 ℳ). Gegenüber dem Vorjahre wurde sonach ein Mehr erzielt von 52 297 ℳ = 1,82 pCt. bei der Personenbeförderung, von 6,508 ℳ = 5,71 pCt. bei der Militärbeförderung, von 765 ℳ = 0,51 pCt. bei dem Gepäckverkehr, von 123 ℳ = 4,52 pCt. bei dem Hundetransport und von 4 ℳ bei den sonstigen Einnahmen. — Der Verkehr in diesen einzelnen Transportzweigen war folgender: 4 207 378 Personen, gegen das Vorjahr mit nur 4 157 431 Personen ein Plus von 49 941 Personen = 1,29 pCt.; 155 015 Mann Militär gegen 184 928 Mann im Vorjahre, mithin ein Weniger von 29 913 Mann = 16,18 pCt.; 7 288 840 kg Gepäck, in 1880 nur 6 980 390 kg, mithin heuer mehr 308 450 kg = 4,42 pCt. und 7 765 Stück Hunde gegen 7 509 Stück im Vorjahre. — Das Erträgniss der verschiedenen Transportzweige mit der Frequenz verglichen ergiebt die folgenden Einheitszahlen, nämlich bei der Personenbeförderung pro 1 Person 69,5 ₰ gegen 69,1 ₰ im Vorjahre, bei der Militärbeförderung pro Mann 78 ₰ gegen 62 ₰, bei dem Gepäckverkehr pro 100 kg 2,5 ₰ gegen 2,13 ₰ und bei dem Hundetransport 38 ₰ pro Stück gegen 37 ₰ in 1880. — Nach vorstehender Vergleichung hat demnach bei der Personenbeförderung die Frequenz um 1,20 pCt., der Ertrag um 1,82 pCt. zugenommen, der Durchschnittsertrag aber auf 69,5 ₰, somit um 0,4 ₰ pro 1 Person sich gehoben. Dieses Resultat deutet auf eine Erhöhung des Streckendurchlaufs bezw. des grösseren Reiseverkehrs und spricht die Direction deshalb ihre Ansicht dahin aus, dass eine weitere Reduction der Personenzüge bedenklich sein bezw. dem offenkundigen Aufschwung des Personenverkehrs auf ihren Linien durch Verkümmerung günstiger Reisegelegenheit kein Hinderniss entgegengestellt werden dürfte, insbesondere im nächsten Sommerdienste, wo mit Eröffnung der Gotthardbahn ein weiterer Schnellzug über die Alsenzbahn geleitet werden solle. Bei dem Gepäckverkehr hat die Beförderungsmenge um 4,42 pCt., der Ertrag aber nur um 0,51 pCt. zugenommen. Der Rückgang des Durchschnittsertrags um 8 ₰ auf 100 kg erklärt diesen Unterschied zwischen Ertrag und Frequenz und beweist, dass die Gepäckexpedition nur auf kurze Strecken stattfindet, während für längere Strecken die weit billigere Aufgabe als Express- oder Eilgut gewählt wird. (Schluss folgt.)

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 17. April. (Politische Wochenschau. Die Eisenbahnvorlagen des Preussischen Landtags. Freifahrtbillets für Schüler. Bergisch-Märkische, Posen-Creuzburger und Tilsit-Insterburger Dividende. Feldabahn. Oberschlesische Eisenbahn. Braunschweigische Eisenbahn. Thüringische Eisenbahn. Dreiprozentige Bergisch-Märkische Prioritätsobligationen. Nordhausen-Erfurter Bahn.)

Die Festwoche hat auf dem Gebiete der Deutschen Politik wenig thatsächlich Neues gebracht. Die Kaiserliche Verordnung, welche den Reichstag zum 27. April einberuft, ist am Sonnabend nunmehr publicirt worden, aber die Ministersitzungen im Bundesrathe haben noch nicht begonnen; dafür ist der hohen Körperschaft die Tabaksmonopolvorlage zugegangen. Der Entwurf des Gesetzes, wie er dem Volkswirthschaftsrathe vorgelegen, hat übrigens einige wichtige Aenderungen erfahren. Nach der ersten Fassung hatte der Reichskanzler die Tabakbaubezirke zu bestimmen; das ist jetzt dahin abgeändert, dass diese Bestimmung von den Einzelregierungen getroffen werden soll. Ferner sollen die Erträgnisse des Monopols den Einzelstaaten nach Massgabe der Bevölkerung zugetheilt werden. Seitens der Bayerischen Regierung scheint dieses Zugeständniss jedenfalls der Erwägung werth befunden zu sein, wenn sich die Nachricht bestätigt, dass Bayern trotz seiner principiellen Bedenken gegen das Monopol im Bundesrath doch für das Project des Reichskanzlers stimmen werde. Dem Bundesrath ist auch eine Zolltarifnovelle zugegangen, welche für die Mühlenindustrie insofern eine Erleichterung bezweckt, als ihren Fabrikaten der Eingangszoll für eine der Ausfuhr entsprechende Menge ausländischen Getreides nachgelassen wird. Die Vorlage wird im Reichstage die zollpolitischen Gegensätze wieder zu lebhaftem Kampfe aufrufen. Wie es heisst, wird die Fortschrittspartei die Gelegenheit ergreifen, Anträge auf Aufhebung der Zölle für unentbehrliche Lebensmittel einzubringen. Man rechnet übrigens auch für den neuen Reichstag eine auf dem Boden der neuen Zollpolitik stehende Mehrheit heraus, da sich zu Conservativen, Centrum und Deutscher Reichspartei die Elsässer, Polen und ein ansehnlicher Theil der Nationalliberalen gesellen. Eine besonders feierliche Form der Reichstageröffnung steht nicht in Aussicht.

Zu den rückständigen Vorlagen des Preussischen Landtags, deren Erledigung demselben besonders dringlich erscheint, gehören vor Allem die Eisenbahn-Vorlagen (der Gesetzentwurf, betr. die Erwerbung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatsbahnnetzes etc.). Der Gesetzentwurf, betr. den Erwerb der Berlin-Anhalter Eisenbahn für den Staat, ist in der Eisenbahncommission bereits berathen. Der Berathung desselben im Plenum wird indessen die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen, vorauszugehen haben, falls die nationalliberale Partei das Zustandekommen dieses Gesetzes, der sogenannten „wirthschaftlichen Garantien“ bei der Eisenbahnverstaatlichung, als Bedingung für ihre Zustimmung zu dem Ankauf der Berlin-Anhalter Bahn betrachtet, wie sie angekündigt hat. Erst an dritter Stelle wird der dem Abgeordnetenhause am 14. d. Mts. zugegangene Nachtragsetat, betreffend die Verwaltung der neu verstaatlichten Bahnen für die Zeit vom 1. Januar 1882 bis 1. April 1883, zur Feststellung kommen können, da derselbe auch schon die Berlin-Anhalter Bahn umfasst. Man hofft bis Ende April diese unerlässlichen Arbeiten erledigen zu können.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, um den Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung, welche vielfach auf isolirten Stationen ihren Amtssitz haben, „die gute, bürgerliche Erziehung ihrer Kinder“ zu erleichtern, durch Verfügung vom 3. d. Mts. bestimmt, dass fortan den Söhnen und Töchtern der bei einer Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahn angestellten Beamten zum Besuche von Fortbildungsschulen aller Art mit Ausnahme der höheren Unterrichtsanstalten, wie Universitäten, Gymnasien u. s. w., sowie zur Theilnahme an Special-Unterrichtsstunden, wie Musik, Handarbeiten etc., freie Fahrt in dritter Wagenclasse bewilligt werde. Dieselbe Vergünstigung darf in den Fällen, in welchen Kinder von Beamten zum Besuche der vorbezeichneten Schulen und Unterrichtsstunden ausserhalb des Domicils ihrer Eltern länger dauernden Aufenthalt nehmen, bei dem Beginne und Schlusse der Unterrichtskurse bezw. der Schulferien gewährt werden.

Der Verwaltungsrath der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hat beschlossen, für 1881 eine Dividende von 6⅔ pCt. zur Vertheilung zu bringen.

Der Aufsichtsrath der Posen-Creuzburger Eisenbahn hat die Dividende für die Stammprioritäten pro 1881 auf 3 pCt. gegen 2¾ pCt. im Vorjahre festgesetzt. Die Generalversammlung wird Mitte Juni stattfinden.

Die Dividende der Stammprioritäten der Tilsit-Insterburger Eisenbahn ist definitiv auf 3½ pCt. gegen 3⅒ pCt. im Vorjahre festgesetzt worden.

Feldabahn. Der Grossherzoglich Sachsen-Weimarischen Staatsregierung ist die Anfertigung von Vorarbeiten für die in Aussicht genommene Fortsetzung der schmalspurigen Feldabahn von Vacha über Buttlar nach Geisa bezüglich der auf Preussischem Gebiete belegenen Strecken derselben gestattet worden.

Die Gerüchte betreffend die Verstaatlichung des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens werden offiziös — durch die „Post“ und den „Berl. Act.“ — sehr entschieden dementirt und die Verbreiter solcher Gerüchte dabei mit der strafgerichtlichen Verfolgung bedroht.

Nachdem die Actien der Braunschweigischen Eisenbahn aus dem Besitze der Potsdamer und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in den Besitz des Preussischen Staates übergegangen sind, werden jetzt, wie der „Berl. Act.“ berichtet, Vorerörterungen darüber gepflogen, ob eine Liquidation der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft möglich sei.

Der den Uebergang des Thüringischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat betreffende Vertrag vom 29. October 1881 setzt in § 2 fest, dass vom 1. Januar 1882 ab die Verwaltung und der Betrieb der zur Zeit für alleinige Rechnung der Actien Lit. A. und Lit. B. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft verwalteten Eisenbahnen für Rechnung des Staates erfolgt; dagegen soll die Verwaltung und der Betrieb der Zweigbahn Gera-Eichicht zwar auch durch den Staat erfolgen, jedoch, wie bisher, für Rechnung der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. Dem Staate ist aber nach § 8 des Vertrages das Recht vorbehalten, unter Zustimmung der bei der Gera-Eichichter Bahn betheiligten Territorialregierungen jederzeit auch den Betrieb der Gera-Eichichter Bahn für seine Rechnung zu übernehmen. Diese Zustimmung ist, wie wir bereits früher mittheilten, durch die mit den betreffenden Territorialregierungen abgeschlossenen Staatsverträge bereits gegeben. Da auch die Zinsgarantie, welche von den an der Gera-Eichichter Bahn betheiligten Regierungen für das Anlagecapital dieser Bahn übernommen wurde, auf den Preussischen Staat übergegangen ist, so wird beabsichtigt, den Betrieb dieser Bahn sofort für Rechnung des Staates zu übernehmen.

Zur Amortisation der 3pCt. Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen III. Serie, III. Serie Lit. B. und III. Serie Lit. C, welche für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn, bezw. die Zweigbahn Finnen-

trop-Rothemühle emittirt sind, soll nach dem Inhalte der betr. Privilegien ausser den ersparten Zinsen bereits amortisirter Obligationen ein Betrag bis zu einem halben Procent der bezüglichen Capitalien verwendet werden, soweit die Betriebsüberschüsse der Ruhr-Sieg-Eisenbahn, bezw. der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle die Mittel dazu bieten. Diese Bestimmungen haben das Kalenderjahr zur Voraussetzung und würden daher auch die Aufstellung von Betriebsabschlüssen nach dem Kalenderjahr erforderlich machen. Die hieraus resultirenden Unzuträglichkeiten lassen sich aber vollständig beseitigen, wenn, wie es bereits hinsichtlich der Prioritätsanleihen IV. Emission Lit. A. und B. der Köln-Mindener Eisenbahn geschieht, ohne Rücksicht auf den Betriebsabschluss alljährlich die Maximalquote des Amortisationsbetrages verwendet wird. Die Staatsregierung hat sich, wie der „Berliner Actionär" berichtet, deshalb entschlossen, die Amortisation fortan in dieser Weise zu bewirken. Bisher war nach Massgabe der Betriebsergebnisse die Maximalquote von einhalb Procent für die Prioritätsobligationen III. Serie und III. Serie Lit. B. zu verwenden; in Zukunft werden also auch die Prioritätsobligationen III. Serie Lit. C. an der Amortisation Theil nehmen.

Für die Actionäre der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn eröffnen sich insofern bessere Aussichten, als bei der Verwaltung Schritte wegen Ausbaues der Saal-Unstrut-Eisenbahn angeregt werden, welch' letztere Bahn bekanntlich unter ziemlich günstigen Bedingungen von der Nordhausen-Erfurter Gesellschaft erworben wurde. Es handelt sich um den Bau der Strecke Straussfurt-Mühlhausen, ca. 30 km, einerseits und Grossheringen-Zeitz, ca. 26 km, andererseits, von welch' letzterer Strecke man sich durch den Anschluss an das Zeitzer Kohlenrevier grosse Vortheile verspricht.

Personal-Nachrichten.

* **Deutsches Reich.** Bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sind ernannt: Der Abtheilungs-Baumeister Leo Franken in Saargemünd zum Eisenbahn-Bauinspector, die Eisenbahn-Maschinenmeister Grasshoff, Huester, Klaehr, Reh, Schnitzlein, Möllmann und Wolff zu Eisenbahn-Maschinen-Inspectoren.

Preussen. Se. Majestät der König haben den bisherigen Abtheilungs-Dirigenten bei der Eisenbahn-Direction (Linksrheinische) zu Köln, Ober- und Geheimen Regierungsrath Karl Thielen zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahn-Direction in Elberfeld ernannt.

Zu Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren sind ernannt: die Eisenbahn-Baumeister Fischbach in Elberfeld und Dr. Mecklenburg in Frankfurt a. M., die Regierungs-Baumeister: Bode in Suhl, Buchholz in Schneidemühl, Buddenberg in Posen, Caesar in Halberstadt, Ehrenberg in Arnsberg, Fritze in Berlin, Kluge in Frankfurt a. M., Lueder in Magdeburg, Müller in Neisse, Schröder in Berlin, Vogel in M.-Gladbach und Wessel in Halle.

Zu Königlichen Eisenbahn-Maschinen-Inspectoren sind ernannt: die Eisenbahn-Maschinenmeister: Becker in Berlin, Bellach in Königsberg, Bellingrodt in Frankfurt a. M., Böcker in Oberhausen, Braun in Köln, Brosius in Hannover, Brünjes in Stendal, Callam in Danzig, Caspar in Langenberg, Claasen in Betzdorf, Courtois in Berlin, Diedrich in Witten, Diekhaut in Cassel, Diefenbach in Harburg, Eberle in Kattowitz, Eibach in Stralsund, Eichacker in Carthaus, Erdmann in Halberstadt, Farwick in Essen, Fischer in Frankfurt a. M., Förster in Cassel, Franck in Bromberg, Führ in Hannover, Garbe in Berlin, Heimann in Coblenz, Hesse in Bremen, Hesse in Breslau, Hirsch in Saarbrücken, Hirsekorn in Breslau, Holzheuer in Bromberg, Hummel in Deutz, Hummell in Dortmund, Jähns in Köln, Jung in Limburg, Kielhorn in Posen, Kleemann in Nordhausen, Klövekorn in Bromberg, Köhler in Elberfeld, Köster in Lingen, Kohler in Osnabrück, Kohn in Köln, Kunz in Crefeld, Lamfried in Berlin, Landgrebe in Breslau, Lange in Buckau, Liedel in Breslau, Losehand in St. Wendel, Lutterbeck in Berlin, May in Königsberg, Mertz in Bromberg, Meyer in Berlin, Meyer in Magdeburg, Mohn in Breslau, Monjé in Köln, Müller in Arnsberg, Müller in Berlin, Müller in Dortmund unter Versetzung nach Paderborn, Nepilly in Saarbrücken, Neuschäfer in Halle, Oelert in Nippes, Oestreich in Fulda, Attern gen. Othegraven in Düsseldorf, Olfenius in Castel, Palmié in Stargard i. Pom., Passauer in Cassel, Reck in Ratibor, Reichmann in Speldorf, Rohde in Crefeld, Rustemeyer in Berlin, Schäfer in Trier, Scheibke in Dirschau, Scheringer in Thorn, Schlesinger in Nippes, Schmidt in Witten, Schmitz in Düsseldorf, Schneemann in Hannover, Schünhoff in Stettin, Schumacher in Berlin, Seelig in Frankfurt a. M., Siegert in Berlin, Sillies in Berlin, Stempel in Stolp, Stiebler in Stolp, Suck in Görlitz, Thiele in Hannover, Thomas in Magdeburg, Tilly in Paderborn, Trapp in Göttingen, Turner in Potsdam, Urban in Frankfurt a. O., Vockrodt in Göttingen, Wedemeyer in Minden, Weiss in Berlin, Wittmann in Elberfeld, Wolf in Siegen, Woytt in Stettin, und der Eisenbahnwerkstätten-Vorsteher Vossköhler in Schneidemühl.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung" theilt in Beziehung auf vorstehende Ernennungen mit: „Mit dem Beginn des neuen Etatsjahres 1882/83 sind bei den Preussischen Staatsbahnen 14 Eisenbahn- bezw. Regierungs-Baumeister zu Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren ernannt worden. Gleichzeitig ist die Ernennung sämmtlicher bisherigen Eisenbahn-Maschinenmeister zu Eisenbahn-Maschinen-Inspectoren erfolgt; die Zahl derselben beträgt 97. Nach Inkrafttreten des dem Landtage in diesen Tagen vorgelegten Nachtragsetats für die neuerdings verstaatlichten Bahnen sollen noch weitere Ernennungen von Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren und Eisenbahn-Maschinen-Inspectoren erfolgen."

Um die austauschweise Uebernahme von bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen angestellter Eisenbahn-Bau-Inspectoren von ungefähr gleichem Dienstalter in den Preussischen Staats-Eisenbahndienst zu ermöglichen, ist dem genannten Blatt zufolge durch Ministerialerlass vom 2. d. Mts. angeordnet worden, festzustellen, welche von den im Preussischen Eisenbahndienst beschäftigten Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren unter Gewährung eines dem gegenwärtigen mindestens gleichen Diensteinkommens in den Reichs-Eisenbahndienst überzutreten geneigt sein würden.

* **Thüringische Bahn.** Mit dem 1. Mai d. J. tritt nach dem „L. T." in Erfurt die neue Königlich Preussische Eisenbahn-Direction für die Thüringische Eisenbahn unter Leitung des bisherigen Vorsitzenden, Geheimen Oberregierungs-Rath Eggert, in Wirksamkeit. Von den bisherigen Privatmitgliedern gehen Regierungs-Assessor a. D. Klemm, Kreisgerichts-Rath a. D. Bering und Scholtz zur neuen Direction über, während Geheimer Regierungs-Rath Dr. Schambach auf die ihm offerirte Stelle eines Mitgliedes der neuen Direction verzichtet hat. Zur Ergänzung der letzteren sind dem Vernehmen nach noch drei Staatsbeamte nach Erfurt berufen.

* Die K. K. priv. Localbahn Vöcklabruck-Kammer,

concessionirt den 1. August 1881 als Localbahn, ist normalspurig. Eigenthümer und Concessionär ist M. Ritter v. Keissler; Sitz der Direction Wien, IV, Karlsgasse 20. Der Bau wurde von obiger Unternehmung in eigener Regie durchgeführt. Für den Betrieb ist mit der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb ein Vertrag auf 5 Jahre abgeschlossen worden. Die Eröffnung der Bahn ist für den 1. Mai d. J. in Aussicht genommen. Stationen dieser Bahn sind blos Vöcklabruck (Station der Kaiserin Elisabethbahn) und Kammer, die Entfernung beider Stationen beträgt nur 11 km, beide Stationen liegen in Ober-Oesterreich. In dieser Strecke sind vorläufig keine Haltestellen in Aussicht genommen, doch dürften seinerzeit zwei einfache Haltestellen für Personenverkehr creirt werden und zwar in Pichlwang und in Au.

Dux-Bodenbacher Bahn.

* Dem soeben versendeten Geschäfts-Berichte für das Jahr 1881 entnehmen wir Folgendes: Die Länge der Hauptbahn beträgt 90,73 km; ausserdem waren im Betriebe 5 Industrie- und 30 Montan-Schleppbahnen mit einer Geleislänge von 21,709 km. Der Stand der Fahrbetriebsmittel blieb derselbe wie im Vorjahre, nämlich 31 Locomotiven, 34 Personenwagen und 1 672 Last- und andere Wagen. Die Leistungen dagegen sind gestiegen; das beförderte Gewicht betrug 112 499 174 Brutto-Tonnen-Kilometer, um 12 863 416 Brutto-Tonnen-Kilometer mehr als im Vorjahre. Und zwar wurden befördert 392 402 Personen, um 4 156 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen hierfür betrugen 111 592 fl. Das Plus beträgt 1 811 fl. An Gepäck-, Eil-, Fracht- und Regie-Gütern wurden verfrachtet 1 349 683 Tonnen, daher um 166 254 Tonnen mehr als im Vorjahre. Von der Gesammtverfrachtung entfallen auf die Braunkohle 1 203 726, auf andere Güter 143 957 Tonnen. Die Frachteneinnahme betrug 1 772 135 fl.; das Plus beträgt 186 202 fl. Die Gesammteinnahmen betragen aus dem Transportdienste 1 883 727 fl., an Wagenmiethe etc. 146 326 fl., Ertrag der Kohlenwerke 60 696 fl., in Summa 2 090 750 fl.; Plus gegen das Vorjahr 127 509 fl. — Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 782 945 fl. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen ist dasselbe geblieben wie im Vorjahre, nämlich 37,3 pCt., ohne Berücksichtigung der Kohlenwerke 38,5 pCt. der Brutto-Einnahmen. Der Betriebsüberschuss beträgt 1 307 805 fl. Hiervon werden verwendet: für die Verzinsung der Prioritäten inclusive Agio 601 311 fl., für Amortisation 71 518 fl., für Grundeinlösungszinsen, Banquiersprovisionen u. s. w. 8 458 fl. Es verbleibt somit ein Betriebs-Netto-Ertrag von 626 517 fl., dessen Vertheilung von der am 11. April d. J. abgehaltenen XI. ordentlichen Generalversammlung den Anträgen des Verwaltungsrathes entsprechend nachstehend beschlossen wurde: Dotirung des Reservefonds mit 100 000 fl.; 5 pCt. Dividende für die Prioritäts-Actien 80 595 fl.; 5 pCt. Dividende für die Stamm-Actien 330 000 fl.; vom Reste 10 pCt. Tantième des Verwaltungsrathes (§ 4 der Statuten) 11 592 fl. 1 pCt. Superdividende für die Prioritäts-Actien 16 119 fl.;

1 pCt. Superdividende für die Stamm-Actien 66 000 fl.; Uebertrag auf neue Rechnung 22 211 fl. — Diese Generalversammlung war in Bezug auf das von den Anwesenden vertretene Actien-Capital eine der zahlreich besuchtesten. Die 27 anwesenden Actionäre vertraten 18 796 Stamm- und 6 989 Prioritäts-Actien mit 1 099 Stimmen: 54 pCt. des gesammten Actiencapitals. Der Geschäftsbericht und der Bericht des Revisions-Ausschusses wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und der Direction das Absolutorium ertheilt. Ausser der oben mitgetheilten Vertheilung des Reingewinns wurde mit Beschluss der Generalversammlung der Werth der Präsenzmarken für die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrathes für das Jahr 1882 mit je 20 fl. festgesetzt und dem Verwaltungsrathe ausserdem für das Jahr 1882 ein Betrag von 10 000 fl. für besondere Leistungen bewilligt, welcher Betrag jedoch von einer etwaigen Tantième in Abzug zu bringen ist. Die gemäss der Bestimmungen der Statuten austretenden drei Mitglieder des Verwaltungsrathes: Consul Gutmann, Graf Dubsky und Commercienrath von Pflaum wurden per acclamationem wiedergewählt; ebenso die Mitglieder des vorjährigen Revisions-Ausschusses und deren Ersatzmänner.

Dänemark.

* Am 1. d. Mts. ist die Eisenbahn von Ringe nach Faaborg (eine Zweigbahn der sogenannten Südfynenschen Bahn von Odense nach Svendborg) dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Bahn ist 3,9 Meilen (29,37 km) lang und besitzt ab Ringe folgende Stationen und Haltestellen: Höjrup, Espe PH, Korinth, Katteröd PH und Peirup. Der Betrieb der Bahn ist von der Direction der Südfynenschen Bahn übernommen worden.

Schweiz.

* Ueber die Feier zur Eröffnung der Monte-Cenere-Bahn (Lugano-Giubiasco, 30 km), welche am 10. d. Mts. in Lugano stattfand, meldet der „Bund“: Nachdem ungefähr um 10 Uhr Vormittags ein aus 7 Waggons bestehender schmuckloser Zug aufwärts zum Monte-Cenere abgedampft war, erschien um 11½ Uhr der lange (20 Waggons, 2 Locomotiven) von Bellinzona herkommende Festzug, dessen erste Locomotive mit grossem Schweizerwappen, den Wappenschildern sämmtlicher Cantone, mit Fahnen, Guirlanden etc. reich geschmückt war, während sich andererseits Lugano in reichsten Flaggenschmuck gehüllt hatte. Kanonendonner, Glockengeläute von sämmtlichen Thürmen, die Nationalhymne und frohe, lärmende Begrüssungen ertönten, als der Zug hielt und nach feierlicher Begrüssung der imposante Aufzug sich zum Städtchen hinab bewegte. Kein Misston störte die Feier.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Die in dem Gütertarife für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken Köln (linksrheinisch) und Berlin vom 1. Mai d. J. für die Station Waldenburg enthaltenen Entfernungen erhöhen sich mit dem 1. Juni cr. um je 3 km. Köln, den 13. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (756)

Belgisch - Südwestdeutscher Güter - Verkehr. In den Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheften IXa und IXb (I. Abtheilung) wird am 1. Mai c. der Nachtrag I in Kraft treten. Köln, den 13. April 1882. Namens der Verbands - Verwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (757)

Am 1. Juni cr. treten zu dem vom 1. k. Mts. ab gültigen Gütertarife (Theil II) für den Staatsbahnverkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Berlin verschiedene Berichtigungen in Kraft, welche u. A. für die Stationen Altwasser und Sagan Frachtermässigungen, dagegen für die Station Waldenburg i. Schl. und im Ausnahmetarif 3 (Eisen und Stahl des Special-Tarifs II) für die Station Westend sowie in einzelnen anderen Fällen Frachterhöhungen aufweisen. Das betreffende Berichtigungsblatt ist demnächst bei den Güterexpeditionen der betheiligten Stationen unentgeltlich zu haben. Bis zum Erscheinen desselben ertheilt unser Verkehrsbureau nähere Auskunft. Köln, 14. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (758)

Saal-Eisenbahn. Zu unserem Local-Gütertarif ist am 1. d. Mts. der X. Nachtrag in Kraft getreten, welcher Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs enthält.

Exemplare sind bei unseren sämmtlichen Expeditionen käuflich zu haben. Jena, den 10. April 1882. Die Direction. (759)

Mit 1. Mai d. J. tritt der combinirte Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn, der Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits a) Verkehr mit Hamburg via Laube respective Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz giltig vom 1. Febr. d. J. ausser Kraft.

Desgleichen wird mit obigem Tage das Betriebs-Reglement der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts - Gesellschaft für die Beförderung von Gütern vom laufenden Jahre ausser Kraft gesetzt und treten an Stelle desselben für den Verkehr auf der Elbe jene Bestimmungen ein, welche die Connossemente der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthalten. Wien, am 12. April 1882. Die General-Direction der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Die General - Direction der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (760)

Localverkehr. Der durch unsere Bekanntmachung vom 29. v. Mts. zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck wird vom 17. d. Mts. ab bis auf Weiteres auch wieder auf Sendungen dieser Art ausgedehnt, welche in Lübeck mittelst Dampfschiffs zur Weiterbeförderung nach Moskau gelangen. Lübeck, den 15. April 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (761)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem Transittarife für den Mannheim-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Februar 1882 tritt am 15. d. Mts. der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Mehl und kann bei der Güterexpedition Mannheim unentgeltlich bezogen werden. Karlsruhe, 14. April 1882. Generaldirection. (762)

Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im diesseitigen **Localverkehre** und im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions - Bezirke Hannover einerseits und Elberfeld und Köln (rechts- und linksrheinischer), sowie Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen andererseits treten mit dem 1. Juni 1882 neue Tarife in Kraft, durch welche die Bestimmungen und Beförderungspreise folgender Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche die neuen Tarife Anwendung finden, aufgehoben werden, und zwar:

1. Der Vieh- etc. Tarif für den Hannover-Rheinischen Verband vom 1. April 1880;
2. Der Local-Vieh- etc. Tarif der Hannoverschen Staatsbahn vom 1. Januar 1880
3. Der Local-Vieh- etc. Tarif der Westfälischen Eisenbahn vom 1. Januar 1880;
4. Der Local-Vieh- etc. Tarif der Main-Weserbahn vom 1. Januar 1880;
5. Der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1880;
6. Der Vieh- etc. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Mai 1880;
7. Der Vieh- etc. Tarif für den Westdeutschen Verband vom 1. December 1880;
8. Der Vieh- etc. Tarif für den Westfälisch-Hannover-Frankfurt-Bebraer Nachbarverkehr vom 10. Februar 1878;
9. Der Vieh- etc. Tarif für den Berlin-Hannover - Oldenburgischen Verband vom 1. Mai 1880;
10. Der Vieh- etc. Tarif für den Friesisch - Westfälischen Verband vom 1. Mai 1880;
11. Der Vieh- etc. Tarif für den Harz-Nordsee Verband vom 1. Mai 1880;
12. Der Vieh- etc. Tarif für den Hessisch-Rheinisch - Westfälischen Verband vom 1. Juni 1880;
13. Der Gütertarif für den Köln-Minden-Saarbrücker Verkehr vom 15. Mai 1879;
14. Der Local - Vieh- etc. Tarif der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. vom 1. Januar 1881;
15. Der Local-Vieh- etc. Tarif der Köln-Mindener Eisenbahn vom 1. Februar 1880;
16. Der Local-Vieh- etc. Tarif der Magdeburg - Halberstädter und Hannover - Altenbekener Eisenbahn vom 1. Februar 1880;
17. Der Vieh- etc. Tarif für den Mitteldeutschen Verband vom 1. März 1880;
18. Der Vieh- etc. Tarif für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 20. Mai 1880;
19. Der Vieh- etc. Tarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. Mai 1880;
20. Der Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1880;
21. Der Vieh- etc. Tarif für den Staatsbahn-Verkehr zwischen Hannoverschen etc. und Saarbrücker etc. Stationen vom 1. Januar 1880.

Die neuen Tarife, welche in Folge anderweiter Regulirung der Entfernungen auch Erhöhungen enthalten, werden bei den Expeditionen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 15. April 1882. Königliche Eisenbahn - Direction. Zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (763)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen S. 430

Beilage zu No. 30. Berlin, am 21. April 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro März 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitzer, Mecklenburgische Friedrich-Franz-, Nordhausen-Erfurter, Posen-Creuzburger, Saal-, Württemberg., Kaschau-Oderberger, Vorarlberger und Rumänische Eisenbahnen.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

Altona-Kiel. Localtarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.

(554) Nachtrag VI zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen vom 1/4. 81, gültig vom 20/3. 82, enthaltend Aenderung der Tarifvorschriften.

(571) Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf der Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 30/9. 81, gültig vom 20/3. 82, enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften.

(435) Nachtrag II zum Localgütertarif der Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 30/9. 81, gültig vom 1/3. 82, enthaltend ermässigte Frachtsätze der Specialtarife.

(553) **Berlin-Hamburger Eisenbahn.** Nachtrag 6 vom 15/3. 82 zum Tarife vom 15/3. 80 für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren, enthält:

1. Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften.
3. Ergänzung des Nachtrags 5. (Gratis.)

Braunschweigische Bahn. Nachtrag 3 v. 15/3. 82 zum Vieh- etc. Tarife v. 1/3. 80, enthaltend:

a) Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
b) Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. (Preis 0,10 M.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

(353) Local-Gütertarif. Seit 1/3. cr. gilt der im Staatsbahntarif zwischen Stationen des Königlichen Directionsbezirks Berlin und der Oberschlesischen Eisenbahn enthaltene Ausnahmetarif No. 2 (Blei und Zink etc.) auch für den Localverkehr.

(438) Seit 1/3. cr. bis 28/2. 83 ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 6 (Steinkohlen etc.) für Stettin und Podejuch bei Sendungen von 50 000 kg auf 0,72 M. ermässigt.

(515) Am 15/3. cr. ist Nachtrag I in Kraft getreten, welcher Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement sowie der speciellen Tarifvorschriften, Aenderungen des Kilometerzeigers und Ergänzungen der Stationstariftabellen, ausserdem Druckfehlerberichtigungen enthält.

| (200) **Hessische Ludwigsbahn.** Localgütertarif Theil II Besondere Bestimmungen, v. 1/10. 81. Nachtrag I giltig v. 16/1. 82.

(610) **Holsteinische Marschbahn.**
Nachtrag III zum Localtarif, giltig v. 20/3. 82.

(578) **Lübeck-Büchener Bahn.** Frachtsatz der allgemeinen Wagenladungsclasse A 1 Hamburg-Lübeck für Güter, welche zur Beförderung zwischen Hamburg und den Dänischen, Schleswig-Holsteinischen und den übrigen Preussischen Ostseehäfen bestimmt sind, ist vom 20/3. 82 ab des Weiteren auf 0,50 M. pro 100 kg herabgesetzt.

(158) **Märkisch-Posener Eisenbahn.** Aus dem Localtarife vom 1/7. 77 sind folgende Relationen eliminirt und in den Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbandgütertarif übertragen worden:
Rothenburg-Frankfurt, Guben-Sternberg, Merzwiese-Sternberg, Guben-Neu-Cunersdorf, Guben-Reppen, Guben-Wutschdorf.

Pfälzische Eisenbahnen. Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren giltig vom 1/4. 82 an Stelle des Tarifs vom 1/10. 78 nebst Nachträgen. (Preis 0,25 M.)

(461) **Königliche Eisenbahndirection Berlin.** Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahngütertarif, giltig vom 15/3. bezw. 1/5. cr.

(525) Nachtrag II zum Local-Vieh- etc. Tarif vom 15/3. bezw. 1/4. 82.

(356) Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarif E. des Localgütertarifs, giltig vom 1/3. cr.

(442) **Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg.** Mit dem 1/3. cr. tritt zum Localgütertarif der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält:
1. Erweiterung der speciellen Tarifvorschriften.
2. Aenderung des Tarifs für Nebengebühren.
3. Eröffnung der Personenhaltestelle Matheninken für den Güterverkehr.
4. Ausnahmetarif für Wagenkehricht vom städtischen Central-Viehhof zu Berlin nach Caulsdorf.
5. Berichtigungen.

(311) **Eisenbahndirectionsbezirk Elberfeld.** Localgütertarif vom 1/9. 81.

Tarifirung von einzelnen Gegenständen von Eisen und Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines bedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können.

(352) Vom 1/3. 82 ab wird dem Begleiter einer Sendung von Fischbrut oder von Zuchtfischen gestattet, gegen Lösung eines Billets III. Classe in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen werden, Platz zu nehmen.

K. E.-D. Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 15/3. cr. ab ist der Nachtrag 11 zum Localgütertarif, der ausser Aenderungen und Ergänzungen, Frachtsätze für die neu aufgenommene Haltestelle Erlach enthält, erschienen.

(506) **K. E.-D Hannover.** Nachtrag 3 vom 15/3. cr. zum Vieh- etc. Tarife vom 1/1. 80.

Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften.

(427) Nachtrag 5 vom 1/3. cr. zum Gütertarife vom 1/5. 81. Specielle Tarifvorschriften. Ueberführungsgebühren auf den Stationen Frankfurt a/M. und Hohnstorf. Ausnahmetarif für Zuckerrüben etc. zwischen Hildesheim und Düngen. Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für Steinkohlen und Coke. Ausdehnung des Seehafenausnahmetarifs auf die Artikel, Palmkernöl und Cocosnussöl.

(506) Nachtrag 6 vom 13/3. 82 zum Gütertarife vom 1/5. 81. Ergänzung der Specialbestimmungen zu § 53. Ergänzung der Bestimmungen zu No. III und IV des Nebengebührentarifs.

(362) **K. E.-D. Magdeburg.** a) Nachtrag No. 5 vom 1/3. 82 zum Gütertarif vom 1/7. 81 enthaltend:

1. Aenderung bezw. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
2 Ergänzung des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc.
3. Ergänzung der Ausnahmetariftabelle.
4. Berichtigungen.

(519) b) Nachtrag No. 7 vom 15/3. 82 zum Local-Vieh- etc. Tarif vom 1/2. 80, enthaltend:

1. Ergänzung der Zusatz-Bestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Ergänzung bezw. Abänderung der allgemeinen Tarifvorschriften.
3. Ausdehnung des Verkehrs mit Güterglück auf Leichen und Fahrzeuge aller Art.
4. Berichtigung.

(503) **K. E.-D. Köln (rechtsrh.)** Im diesseitigen Localverkehr sowie in sämmtlichen directen Verkehren zwischen Stationen

des diesseitigen Verwaltungsbezirks einerseits und Stationen anderer Deutschen Eisenbahnen andererseits sind einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren mit dem 15/3. cr. in Kraft getreten.

(405) **Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.** Nachtrag XIV zum Reglement und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern auf der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1/9. 77, giltig vom 1/3. cr., enthaltend:

1. Einen anderweiten Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr.
2. Bestimmung, betreffend die Beförderung von Freigepäck auf Retourbillets.
3. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 8 und 10 des Betriebsreglements.
4. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften für Güter.

Thüringische Eisenbahn. Nachtrag XXVI zum Localgütertarif vom 1/11. 77, giltig vom 1/3. cr. ab, enthaltend Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften und Berichtigungen.

Nachtrag XXVII giltig vom 20/3. cr. ab, enthaltend Ergänzung des Nebengebührentarifs und Berichtigung des Ausnahmetarifs für Kohlen, Erze etc.

(602) **Westholsteinische Eisenbahn.** Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/4. 81, gültig vom 20/3. 82.

(546) **Böhmische Westbahn.** Mit 1/4. 82 ist für den Localverkehr ein neuer Gebührentarif Theil II für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern etc. in Kraft getreten, wodurch der Localgütertarif vom 1/10. 76 sammt allen Nachträgen aufgehoben wird. Preis 30 kr.

Erzherzog Albrechtbahn. Nachtrag I zum Theil I der Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc., gültig vom 15/9. 81 , zu den Gebührentarifen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, gültig vom 10/3. 82, enthalten:

1. Ergänzung des Verzeichnisses der Verwaltungen etc.
2. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen.
3. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification.

Galizische Karl-Ludwigbahn. Nachtrag I zum Theil I der Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen, giltig zu den Gebührentarifen der Oesterreich - Ungarischen Bahnen vom 15/9. 81, gültig vom 10/3. 82, enthält Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und Classification.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag I zum Theil I der Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen, giltig zu den Gebührentarifen der Oesterreich - Ungarischen Bahnen vom 15/9. 81, enthält: Ergänzung des Verzeichnisses der Verwaltungen, für welche Theil I der allgemeinen Bestimmungen vom 15/9. 81 Giltigkeit hat, sowie Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification, giltig vom 10/3. 82.

Pilsen-Priesen (Komotau). Nachtrag I zum Theil I der Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen, giltig vom 10/3. 82.

(546) **Rakonic-Protoviner Staatsbahn.** Mit 1/4. cr. ist für den Localverkehr ein neuer Gebührentarif Theil II für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern etc. in Kraft getreten, wodurch der Localgütertarif vom 15/1. 77 sammt allen Nachträgen aufgehoben wird. Preis 30 kr. (BöW)

Ungarische Nordostbahn. Nachtrag I zu dem seit 1/9. 81 gültigen Localtarife Theil II, gültig vom 15/4. 82, enthaltend: 1. Aenderungen und Ergänzungen der Lagerzinsbestimmungen. 2. Zuschlag zu den Lieferfristen. 3. Berichtigung der Bestimmungen für den Transport ärarischer Telegraphenmaterialien. 4. Ergänzung über die Tarife der Haltestellen. 5. Bestimmungen über die Auf- und Abladung von Gütern auf offener Bahn. 6. Druckfehlerberichtigung.

Ungarische Staatsbahn. Nachtrag III zum Localtarif Theil II der Ungarischen Staatsbahnen, gültig vom Tage der Eröffnung der Linie Rákos-Ujszász, vom 12/3. 82.

(490) **Holländische Eisenbahn.** Nachtrag 5 zum Local-Vieh-etc. Tarif, giltig vom 1/3. 82.

II.

(533) **Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.** Am 20/3. 82 sind ermässigte Frachtsätze zwischen den Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn einerseits und Aschaffenburg, Amorbach, Miltenberg und Obernburg, Stationen der Bayerischen Staatsbahn andererseits im Instructionswege eingeführt worden. (Sächs. Stsb.)

(374) **Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer Verbandsgütertarif** vom 1/2. 80. Tarifirung von Eilgut in Wagenladungen. (Berg.-Märk.)

(456) **Berlin-Sächsischer Verband.** Nachtrag III vom 1/3. 82 zum Tarife Theil III vom 1/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement bezw. der allgemeinen Tarifvorschriften. (Sächs. Stsb.)

(570) **Berlin-Schleswig-Holsteinischer Eisenbahn-Verband.** Nachtrag I zum Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/1. 82, gültig vom 20/3. 82, enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Belgischer Verband. Einführung des Nachtrags III zu den Heften II und III. (Oe. N.-W. B.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig vom 1/7. 75. Neudruck vom 15/3. 82 unter Berücksichtigung aller bis dahin eingetretenen Aenderungen. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Nachtrag VIII zum Theil II und III des Verbandsgütertarifes vom 1/1. 80 für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg, Lübeck, Stettin, Swinemünde, resp. Harburg, Bremen, Bremerhaven und Geestemünde einerseits und den im Tarife genannten Oesterreichischen Stationen andererseits. Gültig vom 1/5. 82, sowie bei einzelnen Positionen nicht ein anderer Termin angegeben ist. (Oest. Stsb.)

(497) **Deutsch-Polnischer Verbandtarif.** Mit dem 15/3. cr. treten im Tarifheft No. 4 zwischen Gröditz, Station der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahn einerseits und Warschau, Station der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn und der Weichselbahn, sowie Praga, Station der Weichselbahn andererseits directe Tarifsätze für den Transport von eisernen Röhren in Ladungen von je 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen in Kraft.

Die Fracht für derartige Sendungen beträgt pro 100 kg 35,24 Kop. und 1,45 ℳ. Für Sendungen nach Warschau kommt ausserdem noch eine Rogatkowe-Gebühr von 1,22 Kop. pro 100 kg zur Erhebung. (K. E.-D. Bromberg.)

(498) **Deutsch-Polnischer Verband.**

Mit dem 15/3. cr. treten im Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande der Nachtrag 1 zum Tarifheft No. 1 und der Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 2 in Kraft.

Der Nachtrag 1 zum Tarifheft No. 1 enthält:

a) Tarifsätze für die Station Neustadt i. Westpr.;

b) einen Ausnahmetarif für Salz zwischen Inowrazlaw, Station der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn andererseits;

c) Ausnahmetarife für die Artikel: Bleiweiss, Farbholz-Extracte, Jutesäcke, Kupfervitriol, Maschinen und Maschinentheile, Zinkweiss sowie für Alaun, Asphalt, Bleicherde, Erdfarbe, Farbholz, Gerbestoffe, Harz, Pech, Pottasche, Reis, Salzsäure, Schwefel roh, Soda, Theer und Valonea zwischen Danzig und Neufahrwasser einerseits und Warschau und Praga andererseits;

d) Ermässigung der Ausnahmetarife für Eisen des Specialtarifs I und II für Salz und für Cement zwischen den sub c genannten Stationen;

e) Druckfehlerberichtigungen.

Der Nachtrag 2 zum Tarifheft No. 2 enthält ausser früher bereits publicirten Ermässigungen etc.:

a) Ausnahmetarife für die Artikel: Bleiweiss, Farbholz-Extracte, Jutesäcke, Kupfervitriol, Zinkweiss sowie für Alaun, Bleicherde, Farbholz, Gerbestoffe, Harz, Pech, Pottasche, Reis, Salzsäure, Schwefel roh, Soda, Theer und Valonea;

b) directe Tarifsätze mit Stationen der Weichselbahn sowie

c) Berichtigungen. (K. E. D. Bromberg.)

(263) **Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.** a) Mit dem 1/3. cr. tritt der XIII. Nachtrag zum Gütertarif in Kraft, derselbe enthält:

1. Abänderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu §§ 48, 51 und 54 des Betriebsreglements.
2. Aufhebung der im Anhang VI zum Gütertarif resp. im II. Nachtrag hierzu enthaltenen Frachtsätze für Hanf etc. im Verkehr zwischen Königsberg etc. einerseits und Orel etc. andererseits.
3. Erhöhung der Rubelfracht für Hanf- etc. Transporte im Verkehr zwischen Minsk und einzelnen Deutschen Stationen.
4. Erhöhte Rubelfrachtsätze für Oelsaamen aller Art zwischen Orel-Witebsker und Dünaburg-Witebsker Stationen einerseits und Nichtrussischen Stationen andererseits.
5. Ermässigte Markfrachtsätze im Verkehr zwischen Pillau und sämmtlichen mit Pillau im Verkehr stehenden Russischen Stationen für alle Classen, Artikeltarife und Petroleum.
6. Ausdehnung des Hanf- etc. Verkehrs der Station Neusalz a/O. auf sämmtliche Russische Verbandstationen.
7. Theilweise ermässigte Frachtsätze für Flachs etc. zwischen Stationen der Grossen Russischen, Moskau-Brester, Orel-Witebsker, Liebau-Romnier und Warschau-Terespoler Eisenbahn einerseits und Nichtrussischen Verbandstationen andererseits.
8. Ermässigung der Fracht etc. im Verkehr zwischen Köln (linksrh.) und sämmtlichen Russischen Verbandstationen.
9. Druckfehlerberichtigung.

(238) b) Nach der Bekanntmachung vom 23/1. cr. werden vom 15/3. cr. ab die in der Abtheilung B des Ausnahmetarifs für den Transport von Getreide, Mühlenfabrikaten, Oelsamen, Hülsenfrüchten und Oelkuchen vom 1/10. 81 n. St. für den Verkehr zwischen Kursk (Station der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn) einerseits und Danzig, resp. Neufahrwasser (Stationen des Eisenbahn-

directionsbezirks Bromberg) andererseits via Bachmatsch-Wilcika-Wirballen enthaltenen Frachtsätze für die sämmtlichen daselbst genannten Artikel aufgehoben.

(566) Vom 13/3. cr. tritt der 1. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede und Werg zwischen Russischen und Schlesischen Stationen in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Erweiterung der Transportbedingungen der Tariftabelle III qu. Ausnahmetarifs.

2. Druckfehlerberichtigungen. (K. E.-D. Bromberg.)

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verkehr via Frederikshavn.

(448) Nachtrag XV zum Tarif v. 10/10. 75, giltig v. 1/3. 82, enthaltend Tarifsätze mit der Norwegischen Dampfschiffs-Station Laurvig. (Altona-Kiel.)

Galizisch-Rumänischer Verbandsgüterverkehr v. 1/1. 81.

Nachtrag III v. 1/2. 82 enthält: Ergänzung und Aenderung der Tarifbestimmungen, neue Frachtsätze für Holz, Aufnahme der Station Gródek. (G. C L.)

(202) **Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr.**

Heft I (Galizien - Bayern) v. 15/2. 82. Unter gleichzeitiger Aufhebung des Rumänisch-Galizisch-Bayerischen Getreidetarifes v. 1/6. 78 und des Ausnahmetarifes für Russische Provenienz v. 1/3. 78. (G. C. L.)

Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr v. 10/9. 81.

Nachtrag I v. 15/2. 82 enthält: Fahrbegünstigung für Thierbegleiter, Tränkegebühr für Hornvieh, neue Sätze für leere Säcke und Petroleum. (G. C. L.)

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.

Specialtarif für Getreide etc. v. 15/2. 82. Unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichen Tarifes v. 10/10. 79. (G. C. L.)

(629) **Hannover - Magdeburg - Oesterreichischer Eisenbahnverband.**

Für den Transport von Roheisen in Quantitäten von 10 000 kg sind ab 22/3. 82 directe Frachtsätze zwischen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau, Sudenburg sowie Schönebeck einerseits und Pilsen loco und transit und Pilsenetz andererseits im Instructionswege eingeführt worden. (Sächs. Stsb.)

(446) **Hanseatisch-Preussischer Verband.**

Vom 1/3. cr. treten für die Beförderung von Traubenzucker etc. zum Export bestimmt, von Buk nach westlichen Hafenstationen ermässigte Ausnahmesätze in Kraft. (K. E. D. Bromberg.)

(501) **Harz-Nordsee-Verband.**

Nachtrag No. 25 v. 15/3. 82 zum Gütertarif v. 1/1 78, enthaltend:

I. Aufhebung von Tarifsätzen.

II. Berichtigung von Druckfehlern.

III. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Braunschweigischen Stationen Holzminden, Kreiensen, Oschersleben, Ringelheim, Schöningen, Vienenburg und Wegersleben einerseits und verschiedenen Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a. M. andererseits.

IV. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Station Vienenburg der Braunschweigischen Bahn und den Stationen Brüggen, Emmerke, Hörstel, Kragenhof und Othfresen des Directionsbezirks Hannover. (K. E. D. Magdeburg.)

(9) **Hessisch - Pfälzischer Verkehr.** III. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/10. 81 Theil II. Besondere Bestimmungen und Tarifsätze. Giltig v. 1/1. 82. (H. L.)

(575) **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Nachtrag 3 v. 15/3. 82 zum Tarif v. 1/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthält: I. Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.

II. Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. (Preis 0,05 *M.*) (Berlin-Hamburg. E.)

(455) **Magdeburg-Sächsischer Verband.**

Nachtrag I v. 1/3. 82 zum Tarife v. 15/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend: I. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. II. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. III. Neue Frachtsätze für Wittenberge - Döbeln resp. Meerane. V. Druckfehlerberichtigung. (Sä.)

Mitteldeutscher Verband. Nachtrag XII zu Heft No. 1 des Gütertarifs v. 1/1. 81, giltig v. 1/3. 82, enthaltend Aenderungen seitheriger Entfernungen und Frachtsätze, neue Frachtsätze für die Stationen Herminenweiche Oberschles. B., Chambrey, Chateau-Salines und Vic Els.-Lothr. B.

Nachtrag XIII, giltig v. 15/3. 82 ab, enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen Malsfeld, Schwebda und Merzweiler, abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Ringelheim, Oschersleben und Vienenburg Braunschw. B., Spandau B. H. B., Sosnowice loco und transito und Tarnowitz R. O. U. B., Berichtigungen zu Nachtra XII.

Nachtrag VII zu Heft No. 2 des Gütertarifs v. 1/1. 81, giltig v. 15/3. 82 ab, enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen Malsfeld und Schwebda des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a. M.

Nachtrag VI zu Heft No. 3 a des Gütertarifs v. 1/1. 81, giltig v. 1/3. 82 ab, enthaltend abgeänderte Frachtsätze zwischen Heidelberg M. N. B. und Immelborn, sowie Salzungen Werrab.

Nachtrag VII zu Heft No. 3 a des Gütertarifs v. 1/3. 81, giltig v. 15/3. 82 ab, neue Frachtsätze für die Stationen Malsfeld und Schwebda enthaltend.

Nachtrag VI zu Heft No. 3 b des Gütertarifs v. 1/1. 81, giltig v. 1/3. 82, enthaltend Aenderung der Frachtsätze für Mannheim H. L. B., sowie für die Elsass-Lothringischen Stationen Altkirch, Alt - Münsterol, Station und Grenze, Basel, Bollweiler, Dornach, Gebweiler, Hüningen, Lutterbach, Mühlhausen, St. Amarin, St. Ludwig, Sennheim, Sentheim, Thaun, Wesserling, Einführung neuer Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen unter Aufhebung der seither im Abschnitt V des Tarifheftes No. 3 b bestandenen Taxen.

Tarifheft No. 4, giltig v. 1/3. 82 ab, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen und Stationen der nördlichen und östlichen Verbandsbahnen.

Aufgehoben werden hierdurch: 1. das Güter - Tarifheft No. 4 v. 1/1. 81 nebst Nachträgen; 2. die bisher noch giltig gewesenen Sätze des Tarifhefts No. 24/29 v. 1/3. 78 und dessen Nachträgen für die Stationen Albbruck, Brennet, Immendingen, Konstanz, Neuhausen, Radolfzell, Säckingen, Schaffhausen, Singen, Thiengen, Villingen und Waldshut.

Nachtrag I zu Heft No. 4 v. 1/3, 82, giltig v. 15/3. 82 ab, enthaltend Frachtsätze für Grünsfeld und Kirchheim bei Würzburg mit Offenbach sowie für Schwebda mit sämmtlichen Badischen Verbandsstationen.

Nachtrag VIII zu Heft No. 5 v. 1/1. 81, giltig v. 1/3. 82 ab, Aufhebung von Ausnahme-Frachtsätzen für Getreide etc. sowie für Sprit und Spiritus enthaltend. (Thüring. E.)

(558) **Nassau-Badischer Verkehr.**

Nachtrag II zum Nassau-Badischen Gütertarif ist erschienen und enthält:

a) Berichtigungen und Ergänzungen.

b) Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Frankfurt a. M., Taunusbahnhof und Sachsenhausen, Staatsbahnhof.

c) Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Steine.

Ferner ist zu demselben Tarif der Nachtrag III, welcher ausser Ergänzungen etc. Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Erbach enthält, herausgegeben. Beide Nachträge haben ab 1/4. 82 Gültigkeit. (K. E. D. Frankfurt a. M.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verbandtarif vom 15/10. 78. Der Tarif mit sämmtlichen Nachträgen ist am 1/3. cr. ausser Kraft getreten. (Br. Fr.)

(429) **Niederdeutscher Verband.**

Nachtrag 11 v. 1/3. 82 zum Gütertarife v. 1/4. 78.

Specielle Tarifvorschriften. Anderweite Tarifsätze zwischen Neubrandenburg einerseits, Uelzen und Soltau andererseits. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Cassel und Wandsbeck, sowie für die Altona - Kieler Station Eidelstedt. (K. E. D. Hannover.)

(426) **Niederländisch-Sächsischer Vercandsverkehr.**

Nachtrag II v. 1/3. 82 zum Tarife v. 1/7. 81 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement bezw. der allgemeinen Tarifvorschriften. (Sächs. Stsb.)

(458) **Norddeutsch-Sächsischer Verband.**

Nachtrag IV v. 1/3. 82 zum Tarif (Theil III) v. 1/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend: I. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. II. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. III. Aufnahme der Station Meerane der Sächsischen Staatsbahn. (Sä.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband.

Nachtrag VI zum Vieh- etc. Tarif v. 1/3. 80, giltig v. 10/3. 82 ab, Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltend.

Nachtrag VII, giltig v. 25/3. bezw. 10/5. 82 ab, enthaltend Ergänzung der allgemeinen Zusatzbestimmungen und Tarifvorschriften. (Thür. E.)

(430) **Ostdeutsch-Ungarischer Verbands-Gütertarif.** Theil II. A. Classentarif v. 1/1. 80.

Mit dem 1/3. 82 ist die Station Jägerndorf O. S. E. und M. S. C. B. in den Ausnahmetarif für Manganerze einbezogen worden. (Oberschles.)

(266) **Ostdeutsch-Ungarischer Verbands-Gütertarif.** Theil II. A. Classentarif v. 1/1. 80 und B. Getreidetarif v. 1/10. 81.

Mit dem 15/3. 82 sind die Frachtsätze für den Verkehr mit Budapest-Franzstadt zur Aufhebung gelangt. (Oberschles.)

(158) **Posen-Schlesisch-Märkischer Verband.** Tarif v. 1/6. 79. Mit dem 1/3. 82 ist der Posen-Schlesisch-Märkische Verbandtarif für den Güterverkehr zur Aufhebung gelangt. (Oberschles.)

(422) **Preussisch-Oberschlesischer Verband.**

Vom 1/3. cr. kommt für den Transport von Salz etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Inowrazlaw nach Tilsit ein

directer Satz von 0,98 *M* pro 100 kg zur Erhebung. (K. E. D. Bromberg.)

(444) **Preussisch-Sächsischer Verkehr.** Mit dem 1/3. cr. tritt der Nachtrag IX zu Heft No. 1 in Kraft. Derselbe enthält:

1. Anderweite Ausnahmesätze für Getreide und Holz, europäisches, des Specialtarifs II.
2. Neue Frachtsätze für Gusow K. O.
3. Neue Ausnahmesätze für Flachs und Hanf.
4. Aufhebung der Sätze zwischen Guben M. P. und Bromberg und Thorn andererseits.
5. Aufhebung einiger Sätze für Guben N. M. (K. E.-D. Bromberg.)

Preussisch-Thüringischer Verband. Nachtrag V zum Vieh- etc. Tarif v. 1/3. 80, giltig vom 25/3. bezw. 10/5. 82 ab, enthaltend Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und Aenderungen der Tarifvorschriften. (Thüring. E.)

(105) **Rheinischer Eisenbahnverband.** (VII. Nachtrag zum provisorischen Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen Stationen der Hessischen Ludwigseisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen andererseits via Mannheim vom 1/3. 78, gültig v. 1/1. 82. (H. L.)

(474) **Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischer Verkehr.** Am 1. März 1882 sind die nachstehend aufgeführten Tarife resp. Nachträge in Kraft getreten.

1. Nachtrag II zu Theil II des Gütertarifs v. 1/4. 81, enthaltend Abänderung des Vorworts und Specialbestimmung zum Betriebsreglement bezüglich Erhöhung der zulässigen Werthnachnahmen auf den Betrag von 1 000 *M* (0,05 *M*)
2. Je ein Nachtrag II zu den Heften I—III des Gütertarifes (Preis je 10 ₰), enthaltend neue Frachtsätze für die Station Rohrbach und ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerztransporte im Verkehre mit Station St. Ingbert der Pfälzischen Bahnen sowie Druckfehlerberichtigungen etc.
3. Ein neues Heft IV zum Gütertarife, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn (0,15 *M*)
4. Nachtrag I zum Tarife v. 1/5. 81 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend Ergänzungen bezw. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften, Aufnahme der Station Glanmünchweiler der Pfälzischen Bahn in den Verbandsverkehr und Berichtigung des Haupttarifs (0,10 *M*) (K. E.-D. Köln r.)

(425) **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr.** Nachtrag III v. 1|3. 82 zu den Bestimmungen und Tarifsätzen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1|7. 80, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement bezw. der allgemeinen Tarifvorschriften. (Sächs. Stsb.)

(272) **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verband.** Gütertarif v. 15|6. 78.

Ermässigung im Verkehr zwischen Halle der Thüringischen Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen, rechts- und linksrheinischen Eisenbahnen. (Berg.-Märk.)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag VI zum Vieh- etc. Tarif v. 1/3. 80, giltig v. 10/3. 82 ab, Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltend.

Nachtrag VII, giltig v. 25/3. bezw. v. 10/5. 82, enthaltend Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen und Tarifvorschriften, sowie der besonderen Bestimmungen zu den Tarifvorschriften. (Thüring.)

(414) **Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn.**

Nachtrag III v. 1/3. bezw. 1|6. 82 zum Tarife v. 1|1. 81 enthaltend Abgeänderte Frachtsätze. (Sächs. Stsb.)

(413) **Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Nachtrag II v. 1/3. bezw. 15/4. 82 zu Heft No. 2 des Gütertarifs, Theil II v. 1|1. 81 enthaltend I. Abgeänderte Frachtsätze. II. Berichtigungen.

Nachtrag II v. 1/3. bezw. 15/4. 82 zu Heft No. 3 desselben Verbandstarifs, enthaltend 1. Aufhebung der Frachtsätze für Wertheim, 2. Abgeänderte Frachtsätze.

Nachtrag III v. 1|3. 82 zu Heft No. 4 desselben Gütertarifs, enthaltend Abgeänderte Frachtsätze.

(440) Insoweit durch Einführung obiger Tarifnachträge II zu Heft No. 3 und III zu Heft No. 4 eine Erhöhung der Frachtsätze für die Stationen Basel (Badische und Elsäss. B) und Schaffhausen (Bad. B.) eintritt, kommen diese erhöhten Sätze erst v. 1/6. 82 ab zur Anwendung.

(620) Die im Mitteldeutschen Verbande durch Tarifnachtrag XII zu Heft No. 1 für den Verkehr zwischen Buchsweiler und Zabern einerseits und den Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Thüringischen Bahn andererseits eingeführten ermässigten Frachtsätze kommen auch im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn zur Anwendung.

(549) Im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande ist vom 14/3. 82 ab eine Ermässigung der Frachtsätze zwischen Leipzig (Bayr. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz einerseits und den Stationen Babenhausen, Driburg, Erbach und Michelstadt andererseits von je 0,06 *M* in allen Frachtclassen eingetreten. (Sächs. Staatsb.)

(476) **Schleswig - Holsteinischer Eisenbahnverband.** Nachtrag XXV zum Verbandsgütertarif vom 1/1. 78, gültig vom 10/3. cr., enthaltend Ausnahmetarif für gebrannten Kalk.

(551) Nachtrag XXVI zum Verbandsgütertarif vom 1/1. 78, gültig vom 15/3. cr., enthaltend:

1. Aufnahme der Stationen Eckernförde, Flensburg, Gettorf, Husby, Kiel, Mohrkirch, Rieseby, Sörup und Süderbrarup der Kiel-Flensburger Eisenbahn.
2. Anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Lensahn und Oldenburg der Kreis Oldenburger Eisenbahn einerseits und Station Altona der Altona-Kieler Eisenbahn andererseits.

(569) Nachtrag VI zum Verbandstarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/4. 81, giltig vom 20/3. cr., enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften. (Altona Kiel.)

Staatsbahnverkehr. Der Nachtrag 5 Theil II zum Staatsbahnverkehr, welcher mit Giltigkeit vom Tage des Erscheinens ab herausgegeben ist, enthält eine Erweiterung der speciellen Tarifvorschriften und zwar bezüglich der Verladung von aussergewöhnlich langen Gegenständen.

Zum Staatsbahn-Vieh- etc Tarif vom 1/1. 80 ist der Nachtrag 4 erschienen.

Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen von Tarifbestimmungen.

Ferner ist für den Verkehr zwischen den Stationen des hiesigen Eisenbahndirectionsbezirks einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Magdeburg, Hannover, Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) andererseits ein Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erschienen.

Der Tarif ist ab 1/4. cr. gültig und werden durch denselben eine Reihe anderer Vieh- etc. Tarife theilweise aufgehoben.

Ausserdem erschienen noch zu den Staatsbahntarifen für die Eisenbahndirectionsbezirke Frankfurt a/M. und Hannover, Elberfeld, Magdeburg, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) je der 1. Nachtrag.

Es enthalten diese Nachträge, welche vom 1/4. cr. ab giltig sind, ausser Berichtigungen und Ergänzungen, directe Frachtsätze für die in den Staatsbahnverkehr neu einbezogene Haltestelle „Erbach". (K. E.-D. Frankfurt a/M.)

Stettin-Berlin-Thüringischer Verbandtarif vom 1/1. 80, Nachtrag XI vom 1/3. cr., enthaltend: 1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für Georgenthal, Gera Th. B., Gotha, Ohrdruf, Plagwitz-Lindenau Th. B., Zeitz Th. B., Werdau S. Th. Ostwest. B., Elsterberg, Plauen i/V. (unterer Bahnhof), Berlin B. A., Dessau, Gräfenhainchen, Stettin B. St., F. B, Friedrichroda und Waltershausen. 2. Aufhebung von Frachtsätyen. (B. A.)

(158) **Stettin-Märkisch-Posener Verband.** Der vom 1/5. 79 gültige rubricirte Tarif ist mit dem Tage des Inkrafttretens des Stettin - Märkisch - Schlesischen Verbandgütertarifs, dem 1/3. cr., ausser Kraft getreten. (M. P.)

(451) **Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.** Im obbezeichneten Verbande sind mit Giltigkeit vom 1/3. cr. ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III für Gera und Zeitz im Verkehr mit Anclam, Demmin, Greifswald, Neubrandenburg, Pasewalk, Stargard i/P., Stralsund, Swinemünde und Wolgast im Instructionswege zur Einführung gelangt.

(516) Am 10/3. cr. sind in demselben Verbande ermässigte Frachtsätze der Classe A 2 für den Verkehr zwischen Station Gera der Sächsischen Staatsbahn einerseits und Demmin und Stralsund andererseits im Instructionswege eingeführt worden. (Sächs. Stsb.)

(518) **Stettin-Märkisch-Schlesischer Verbandsgütertarif** vom 1/3. cr. (K. E.-D. Berlin.)

(158) **Stettin-Schlesischer Verbandtarif** vom 1/1. 80. Am 1/3. cr. ist der Stettin-Schlesische Verbandtarif für den Güterverkehr ausser Kraft getreten. (Oberschles.)

(471) **Südwestdeutscher Verbandsgütertarif** vom 1/10. 81. II. Nachtrag zu Tarifheft 9 (Hessisch-Badischer Verkehr), gültig vom 1/3. cr. enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Linien Höchst a/M.-Limburg und Niedernhausen-Wiesbaden sowie für die Station Hanau der Hessischen Ludwigsbahn. (Badische Stsb.)

(403) **Südwestrussisch - Norddeutscher Verband.** Mit dem 1/3. cr. tritt der 1. Nachtrag zum Tarif in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Erhöhte Rubelschnittsätze des Specialtarifs 2 für Getreide etc. von Russischen Südwestbahnstationen.
2. Berichtigungen.
3. Tarife für andere directe Verkehre.
4. Verbandgüterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn.

(625) Mit dem 25/3. cr. tritt im Nachbarverkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits ein neuer Verbandtarif in Kraft.

5. Staatsbahnverkehr zwischen den Directionsbezirken Berlin und Bromberg.

(443) I. Mit dem 1/3. cr. tritt der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

1. Anderweite resp. neue Ausnahmesätze für Getreide.
2. Anderweite Ausnahmesätze fhr Holz, Europäisches, des Specialtarif II.
3. Ermässigte Sätze für Cüstrin K. O.
4. Aenderung von Stationsnamen.
5. Druckfehlerberichtigung.

(302) II. Vom 20/3. cr. sind die Sätze zwischen Labes und Dresden nach einer Entfernung von 415 km und nicht von 315 km zu berechnen. (K. E.-D. Bromberg.)

Verband Thüringischer Bahnen. Nachtrag XVIII zum Gütertarif vom 1/9. 78, gültig vom 1/3. bezw. 20/4. cr. ab, enthaltend Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, Erweiterung des Ausnahmetarifs für Kohlen, Einführung ermässigter Ausnahmetarifsätze, Ausscheidung verschiedener Stationen und Tarifberichtigungen.

Nachtrag XIX, gültig vom 20/3. cr. ab, enthaltend Berichtigung des Ausnahmetarifs für Kohlen etc. und Tarifberichtigungen.

Nachtrag V zum Verbands-Vieh- etc. Verkehr vom 1/3. 80, gültig vom 1/3. cr. ab, Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften enthaltend.

Nachtrag VI, gültig vom 15/3. bezw. vom 1/5. cr. ab enthält Ergänzungen zu den Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und zu den Tarifvorschriften. (Thüring. E.)

III. A. 1.

(534) **Berlin-Hamburg etc. mit Lübeck-Büchen etc.** Nachtrag IV vom 15/3. cr. zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren vom 1/9. 80, enthaltend Aenderungen resp Ergänzungen der Tarifvorschriften und Ergänzung der Tariftabellen. Preis 0,05 *M.* (Lüb.-Büchen.)

Directionsbezirk Berlin - Altdamm - Kolberg. Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin (Stettiner Bahnhof) und Stettin des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Alt-Damm Colberger Eisenbahn andererseits, gültig vom 10/3. cr. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der einzelnen Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Berlin (Stettiner Bahnhof), Städtischer Centralviehhof Berlin, Stettin (Central-Güterbahnhof), Stettin (Personenbahnhof) einerseits und Stationen der Alt-Damm-Colberger Bahn andererseits, gültig vom 1/3. cr. resp. vom Tage der Betriebseröffnung auf den im Tarife genannten Stationen der Alt-Damm-Colberger Bahn. (K. E.-D. Berlin.)

(491) **Verbandsgütertarif der Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn.** Am 1/5. cr. treten die im oben bezeichneten Verbandgütertarif vom 1/11. 77 enthaltenen Tarifsätze zwischen Antonin, Biniew, Domanin, Falkstädt, Gondek, Jarotschin, Kotlin, Ostrowo, Pleschen, Drzygodzice, Schildberg, Schroda und Sulencin der Posen-Creuzburger Eisenbahn und Guben der Märkisch-Posener Eisenbahn transito andererseits, sowie den vorgenannten Stationen und Creuzburg, Pitschen, Kempen und Lenka P. C. E. andererseits ausser Kraft. (M. P.)

Nachbarverkehr zwischen der Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif vom 1/1. 78. Am 1/3. cr. sind Frachtsätze zwischen Frankfurt a/O., Guben, Opalenica und Buk M. P. E. einerseits und verschiedenen B. S. F. Stationen andererseits für den Güterverkehr ausser Kraft getreten.

(482) Seit 1/3. cr. gelten die im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbandtarif vom 1/3. cr. enthaltenen Frachtsätze für Altwasser, Breslau, Liegnitz, Stettin und Waldenburg i/Schl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn einerseits und Märkisch-Posener Stationen andererseits auch für die gleichnamigen Stationen der B. S. F. Eisenbahn.

Die Frachtsätze des Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarifs, Nachtrag I, zwischen Cüstrin K. O. und Bomst, Eichenhorst, Heinersdorf, Stentsch, Sternberg und Wutschdorf gelten, soweit sie niedriger sind als die des Tarifs vom 1/1. 78, seit 28/3. cr. auch für Küstrin B. F. (Br. Fr.)

Oldenburgische Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke 1. Köln (rechtsrh.), 2. Köln (linksrh.), 3. Elberfeld und 4. der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marien-Hütten- und Niederländischen Staatseisenbahn (Deutsche Stationen der Strecke Almelo-Salzbergen) andererseits, sowie

Nachtrag I zu dem unter 2 genannten Tarif, giltig v. 1/4. cr.

Die in diesen Tarifen angegebenen Entfernungen und Frachtsätze sind in den meisten Fällen niedriger als die z. Z. bestehenden, weil die ersteren über die kürzeste Eisenbahnroute ermittelt und den letzteren die von den Preussischen Staatsbahnen angenommenen Einheitssätze zu Grunde gelegt sind.

Erhöhungen treten nur in einigen Relationen ein und haben ihrer Geringfügigkeit wegen für den Verkehr keine Bedeutung.

Der Gütertarif für den Friesisch-Westfälischen Eisenbahnverband vom 1/5. 78 nebst Nachträgen tritt für den Verkehr mit Oldenburgischen Stationen am Tage der Einführung der neuen Tarife ausser Kraft. (Oldenburg. E.)

III. A. 2.

Directionsbezirk Frankfurt a/M. und Hessische Ludwigsbahn. Der vom 1/4. cr. ab gültige Nachtrag III zu dem Wechseltarif mit der Hessischen Ludwigsbahn enthält ausser Berichtigungen Frachtsätze für die auch in diesen Verkehr neu einbezogene Haltestelle Erbach. (K. E.-D. Frankfurt a/M.)

(106) Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen **rechtsrheinischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahnen andererseits** via Käferthal-Mannheim. Gültig vom 1/12. 80. Nachtrag I, gültig vom 1/1. cr. (H. L.)

(32) **Uebernahmetarif No. 1** für den Güterverkehr zwischen Stationen der **Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Gustavsburg transit andererseits.** II. Nachtrag, gültig v. 1/1. cr. (H. L.)

III. B. 2.

Tarife für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern (Theil II Heft 3) im gegenseitigen Verkehre der Stationen der **Alföld-Fiumaner Eisenbahn, Ungarischen Staatsbahn** (Dálja-Brod), **Mohács-Fünfkirchen und Fünfkirchen-Barcser Bahn,** gültig vom 1/3. cr.

Theil II Heft 4, zwischen Stationen der Ungarischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Ersten Siebenbürger, Arad-Temesvárer und Arad-Köröstháler Eisenbahn, gültig vom 1/3. cr.

Theil II Heft 5, zwischen Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen und Oesterreichischen Staatsbahn, gültig vom 1/3. cr.

Theil II Heft 6, zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn, der Dálja-Broder Linie, Mohács-Fünfkirchener und Fünfkirchen-Barcser Bahn andererseits, gültig vom 15/3. cr.

Theil II Heft 7, zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Ungarischen Staatsbahnen, gültig vom 15/3. cr. (Ungarische Stsb.)

III. C. 2.

(441) Zu dem **Uebernahmetarife** vom 1/3. 81 für den Güterverkehr zwischen Stationen der **Aussig-Teplitzer, Buschtehrader, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Bahn einerseits und Dresden-Elbquai andererseits** ist am 1/3. cr. ein ermässigter Satz des Ausnahmetarifs 10 (Rohzucker) von 1,19 *M.* pro 100 kg für den Verkehr mit Leneschitz eingeführt worden. (Sächs. Sts.)

III. D.

(428) **Holländische Eisenbahngesellschaft-Haarlem-Zandvoort-Eisenbahngesellschaft.** Nachtrag II zum directen Gütertarif. (Holländische E.)

IV.

(489) **Blei.** Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen etc. von den Stationen Mechernich und Stolberg nach den Hafenstationen Hamburg und Harburg, giltig vom 15/3. cr. (Köln rechtsrh.)

(597) **Briquettes.** Vom 20/3. cr. bis vorläufig 31/5. cr. werden Braunkohlenbriquettes in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den an die Station Liblar des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrh.) angeschlossenen Braunkohlenbergwerken Brühl und Roddergrube nach Stationen der Altona-Kieler, Eutin-Lübecker, Holsteinischen Marsch-, Lübeck-Büchener, Westholsteinischen und Unter-Elbe'schen Eisenbahn zu den Frachtsätzen der Gruppe VII des für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquettes in Sendungen von mindestens 50 000 kg bestehenden Ausnahmetarifs vom 1/5. 81 nebst Nachträgen befördert. (Köln rechtsrh.)

(622) **Eiserne Brückentheile etc.** Die Artikel eiserne Brückentheile sowie Nieten und Schrauben zum Brückenbau werden vom 19/3. cr. nach Classe C der vom 10/9. 81 bezw. vom 25/2. cr. ab gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Eisen- u. Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) nach Stationen der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft resp. nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn tarifirt. (Köln rechtsrh.)

(483) **Flachs.** Ausnahmetarif für Flachs etc. von Korschen transito nach Rheinischen Stationen.

Vom 15/3. cr. tritt der 1 Nachtrag in Kraft, derselbe enthält:

1. Berichtigung des Firmenregisters im Haupttarif.
2. Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs II (Eisen und Stahl).

3. Berichtigung des Frachtsatzes für Flachs im Ausnahmetarif Ia für den Verkehr mit Köln (linksrh.).
4. Aufnahme mehrerer Stationen in den Ausnahmetarif II.
5. Aufhebung einzelner Verkehrsrelationen im Ausnahmetarif I.
6. Aufnahme einzelner Stationen in den Ausnehmetarif II.
7. Ergänzung einzelner Stationsbezeichnungen im Ausnahmetarif II.

(165) **Holz.** Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holztarif vom 1/11. 81. Nachtrag 1 zu Heft 5 vom 1/3. cr. enthaltend:
Aufnahme der Station Lancut und Zadworze der Galizischen Karl-Ludwigbahn sowie Druckfehlerberichtigungen.

(279) Mitteldeutsch-Ungarischer Holztarif vom 1/3. cr. Dieser Tarif ist an Stelle des gleichnamigen Holztarifs vom 1/8. 79 getreten. Preis 0,30 *M.* (Oberschles.)

(304) Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holztarif vom 1/5. 81. Mit dem 1/3. cr. ist die Station Czegléd der Ungarischen Staatsbahn in den Verbandtarif einbezogen worden. Der Frachtsatz bis zum Schnittpunkt beträgt 1,49 *M.* pro 100 kg. (Oberschles.)

(358) **Kalksteine.** Aufhebung des Ausnahmetarifs D für die Beförderung von Kalksteinen im Localgütertarif des Directionsbezirks Elberfeld. (Berg.-Märk.)

(359) **Kokes.** Einführung directer Sätze für die Beförderung von Kokes von Bochum, Bochum-Riemke und Herne nach Kladno (alt). (Berg.-Märk.)

(478) **Kokes etc.** Neue bezw. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Kokes- und bezw. Steinkohlensendungen von Bochum Rh., Herne K. M. und Herne W. nach den Oesterreichischen Stationen Linz, Scheifling, Unzmarkt, Treibach, Leobersdorf transit und Triestinghof, gültig vom 25/3. cr. (Köln rechtsrh.)

(386) **Kohlen.** Böhmischer Braunkohlenverkehr nach Deutschland via Bodenbach bez. via Mittelgrund.
Mit Giltigkeit v. 1/3. 82 sind directe Frachtsätze für den Verkehr mit der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn im Instructionswege zur Einführung gelangt. (Sächs. Stsb.)

(259) **Kohlen.** Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen in ganzen Wagenladungen ab Stationen der Buschtêhrader, der Aussig-Teplitzer, der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der Böhmischen Westbahn nach Stationen der Werrabahn via Lichtenfels. Giltig ab 1/3. 82. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif v. 1/3. 80 nebst Nachtrag I und II aufgehoben. Soweit dieser Ausnahmetarif keine Frachtsätze oder höhere als der Ausnahmetarif v. 1/3. 80 enthält, bleiben die Frachtsätze des letzteren noch bis 15/3. 82 in Wirksamkeit. (Buschtêhr. E.)

Kohlen. Ausnahmetarif für Transporte von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von Stationen Dombrau und Karwin der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach den in der Richtung nach Wien gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Brünner- und Lundenburg-Grussbacher Flügels sowie nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn. Giltig v. 15/3. 82. (K. F. N.)

(434) **Roheisen.** Ausnahmefrachtsätze für Roheisensendungen von Station Herdorf nach den Stationen Teplitz-Waldthor der Dux-Bodenbacher und Kladno der Buschtêhrader Eisenbahn, giltig v. 23/2. 82. (Köln rechtsrh.)

Salz. Ausnahmetarif für ärarische Salztransporte in vollen Wagenladungen, giltig v. 15/3. 82. (Ungar. Stsb.)

(295) **Seehafen-Ausnahmetarif** für den Verkehr zwischen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits, Regensburg trans. und Passau trans. andererseits v. 1/3. 82. (Preis 0,10 *M.*) (Hannover.)

Steinkohlen etc.
(243) Einführung des Nachtrags II zum Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen etc. v. 1/7. 81 für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld. Ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen der Zeche Massen ab Station Holzwickede, Unna und Wickede-Asseln nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, Magdeburg, Frankfurt a. M. der Braunschweigischen, Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn und des Rheinischen Nachbarverkehrs.

(271) Erhöhung des Frachtsatzes für die Beförderung von Steinkohlen etc. von der Zeche Massen ab Holzwickede nach Dortmund. (B.-M.)

(330) Ermässigung der Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. von der Zeche Massen bei Holzwickede nach einzelnen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen.

(331) Ermässigungen und Berichtigung von Frachtsätzen im Bergisch-Märkisch-Niederländischen Kohlentarif v. 1/7. 79.

(357) Ermässigungen und Berichtigung von Frachtsätzen im Bergisch-Märkisch-Holländischen Kohlentarif.

(351) Einführung des Nachtrags 1 zum Ausnahmetarif für Steinkohlen im Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbande v. 1/1. 82. (B.-M.)

Steinkohlen. (312) Nachtrag I zum Niederschlesischen Steinkohlentarif nach Stationen der Dux-Bodenbacher und Aussig-Teplitzer Eisenbahn via Görlitz, giltig v. 1/3. cr. (K. E. D. Berlin.)

(469) **Steinkohlen.** Local-Ausnahmetarif der Oberschlesischen Eisenbahn für Steinkohlen- und Cokestransporte v. 1/1. 75 (zweite Auflage).
Die Giltigkeitsdauer der unter III des genannten Tarifs enthaltenen Frachtsätze für Fettkleinkohlen und Cokes von Zabrze C/A. nach Königshütte ist bis auf Weiteres prolongirt und statt des für die Cokestransporte vorgesehenen Jahresquantums für die Dauer des Fortbestehens der fraglichen Sätze ein Quantum von 5 Millionen Kilogramm normirt worden.

(548) Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen via Schmiedefeld-Raudten v. 1/4. 78.
Nachtrag IV, giltig v. 20/3. 82 bis ultimo Februar 1883, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Podejuch.

(347) Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der ehemaligen Berlin-Stettiner Bahn: Carolinenhorst, Damm etc. und Stralsund des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin.
Giltig v. 1/3. 82 bis ult. Februar 1882. (Gratis.) (Oberschles.)

Steinkohlentarife.
(439) Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach den Stationen Carolinenhorst, Damm, Stettin u. s. w. des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin und nach Station Stettin der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, giltig v. 1/3. 82 bis ultimo Februar 1883 (neu).

(495) Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin v. 15/1. 81.
Nachtrag II, giltig v. 10/3. 82, enthaltend:
Ermässigte und neue bezw. erhöhte Frachtsätze nach Berliner Ringbahn-Stationen und nach Berliner Staatsbahnhöfen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. (R. O. U. E.)

(528) **Steinkohlen.** Specialtarif für den Transport Niederschlesischer Kohlen nach der Oesterreichischen Südbahn via Halbstadt-Stadlau vom 1/7. 77.
Der Tarif ist am 15/3. cr. ausser Kraft getreten und durch den Ausnahmetarif vom 15/3. cr. ersetzt.
Ausnahmetarif der Breslau-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer, Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Creuzburger und Königlichen Ostbahn für den Transport Niederschlesischer Kohlen vom 15/9. 78.
Die Frachtsätze für Guben M. P. E. sind am 1/3. cr. ausser Kraft getreten. (Br. Fr.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Für den Oesterr.-Ungarisch-Deutschen Rundreise-Verkehr tritt am 15. Mai cr. ein neuer Tarif, mit theilweise erhöhten Billetpreisen unter Ausschluss von Billets I. Classe, in Kraft.
Ueber die Billetpreise und verschiedenen Touren ertheilt unsere hiesige Billetcasse Auskunft. Die Direction. (764 R M)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab werden die Nachträge

XIV zum Gütertarifheft No. 1,
VIII „ „ „ 2,
VIII „ „ „ 3a,
VII „ „ „ 3b,
II „ „ „ 4,

eingeführt. Dieselben enthalten Aenderungen bezw. Berichtigungen der Frachtsätze für verschiedene Relationen, sowie neue Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal, Schmiedeberg i/Schl., Erbach i/Rheingau und Neckarelz. Soweit hierdurch Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Juni d. J. in Kraft. — Näheres ist in den Verbandsgüterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 8. April 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (765)

Zum Gütertarif vom 1. April 1881 für den Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Baseler Verkehr tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Groesbeck und Nymegen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von neuen Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsgegenständen. Preis 10 ₰. Köln, den 14. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (766)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für Mauersteine in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen im Verkehr zwischen Spandau und Seegefeld wird bis einschliesslich ultimo Mai d. J. der Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 23 von 0,14 *M.* auf 0,10 *M.* pro 100 kg ermässigt. Berlin, den 16. April 1882. Die Direction. (767)

Am 1. Juni d. J. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen der **Oberschlesischen Eisenbahn** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Hannover** und bezw. Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits neue Tarife in Kraft, durch welche die bisherigen directen Frachtsätze für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen den bezeichneten Stationen aufgehoben werden.

Gleichzeitig haben die neuen Tarifsätze Gültigkeit für die Concurrenzstationen der Nachbarbahnen, soweit für diese im Verkehr mit den Stationen der vorgenannten Verwaltungsbezirke in den Verbandverkehren directe Frachtsätze vorgesehen sind, und zwar für:

Kreiensen und Ringelheim der Braunschweigischen Eisenbahn,
Hamburg, Lüneburg und Buchholz der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn,
Posen der Märkisch-Posener Eisenbahn,
Frankenstein und Glogau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn,
Beuthen i/Oberschles., Emanuelsegen, Karolinegrube, Königshütte (via Chorzow), Lazisk, Schoppinitz (Rosdzin), Sosnowice und Tarnowitz der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn.

Durch die neuen Tarife treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze ein.

Ueber die neuen Tarifsätze ertheilt schon jetzt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahn-Direction Auskunft; vom 15. Mai cr. ab sind die neuen Tarife bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Berlin, den 17. April 1882. Königl. Eisenbahn-Direction zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (768)

Oberschlesische Eisenbahn. Die durch unsere Bekanntmachung vom 5. September v. J. bis 31. März d. J. in Kraft gesetzten ermässigten Frachtsätze für Steinkohlen und Roheisensendungen zwischen Heinitzgrube und Moritzhütte bezw. Beuthen O/S. bleiben unter den bisherigen Bedingungen noch bis Ende Juni cr. in Gültigkeit. Breslau, den 14. April 1882. Königliche Direction. (769)

Schlesisch - Polnischer Verband. Am 1. Juni d. J. tritt an Stelle des Gütertarifs (Theil II) für den Schlesisch-Polnischen Verband-Güter-Verkehr via Kattowitz-Sosnowice vom 15. Juli 1879 und des Tarifs für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn, sowie der Station Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn andererseits via Schoppinitz vom 15. Juli 1879 nebst den zu beiden Tarifen erschienenen Nachträgen ein neuer Tarif für den „Schlesisch-Polnischen Verband-Güter-Verkehr" mit zum Theil ermässigten, zum Theil erhöhten Frachtsätzen in Kraft.

Druckexemplare des neuen Tarifs sind vom 25. April d. J. ab bei den Verbandstationen käuflich zu haben.

Vom gleichen Tage ab findet auch der Nachtrag I. „zum Theil I. des Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs" für den rubricirten Verkehr mit der Massgabe Anwendung, dass der Artikel „Cement" der besonderen Berechnung nach dem Ausnahmetarif G. unterliegt. Breslau, den 17. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (770)

Mit dem 1. Juni 1882 kommen 2 neue Staatsbahntarife zur Einführung, durch welche die sämmtlichen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn, einerseits mit sämmtlichen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, sowie mehreren Stationen der Grossherzoglichen Direction der Oldenburgischen Staatseisenbahnen in directen Verkehr gesetzt werden. Durch die neuen Sätze treten neben bedeutenden und zahlreichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen gegen die jetzigen Sätze ein.

Mit dem gleichen Tage treten die zur Zeit für den Verkehr zwischen den Stationen genannter Verwaltungen im Niedersächsisch-Ostdeutschen, Ostdeutsch-Rheinischen, Hanseatisch-Preussischen, Hanseatisch-Pommerschen, Preussisch-Sächsischen Verbande, sowie in dem Staatsbahntarife vom 15. August 1879 via Nordhausen und dem Staatsbahntarife vom 1 Januar 1881 bestehenden Sätze ausnahmlos ausser Kraft. Ferner treten unter Aufhebung der jetzt bestehenden Sätze für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen (inclus. Marienburg-Mlawkaer Stationen) einerseits und folgenden Stationen andererseits in den resp. Verbänden vom 1. Juni cr. ab anderweite Sätze in Kraft, durch welche gleichfalls neben zahlreichen Ermässigungen einzelne Erhöhungen eintreten:

Hamburg der Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Bahn im Hanseatisch-Preussischen resp. Hanseatisch-Pommerschen, Lüneburg der Berlin-Hamburger Bahn im Hanseatisch-Preussischen resp. Hanseatisch-Pommerschen, Buchholz der Berlin-Hamburger Bahn im Hanseatisch-Pommerschen, Giessen der Oberhessischen Bahn, sowie Frankfurt a/M. der Hessischen Ludwigsbahn im Mitteldeutschen Verbande, Ringelheim der Braunschweigischen Bahn im Niedersächsisch - Ostdeutschen Verbande, sowie Frankfurt a/M. der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. im Staatsbahntarife vom 1. Januar 1881.

Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Sätze wird unser Tarifbureau auf Anfrage Auskunft ertheilen.

Vom 20. Mai cr. sind die Exemplare des Staatsbahntarifs käuflich zu beziehen. Bromberg, den 17. April 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (771 J)

Am 1. Juni d. Js. treten an Stelle der nach dem Tarife vom 1. Januar d. Js. für den Güterverkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg zur Erhebung kommenden Tarifsätze im Verkehre zwischen Thorn einerseits und den diesseitigen Stationen Erfurt, Gross-Rudestedt, Schkeuditz, Soemmerda und Stotternheim andererseits, sowie zwischen Bromberg und Schkeuditz erhöhte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Stationen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction auf Erfordern Auskunft ertheilen. Magdeburg, den 15. April 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (772)

Hannover-Rheinischer Verband. Für die Beförderung von abgerösteten Schwefelkies in Wagenladungen von je 10 000 kg von Nienburg und Linden K. nach Station Georgs-Marienhütte treten am 20. d. Mts. Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche 0,43 resp. 0,42 *M.* pro 100 kg betragen. Hannover, den 16. April 1882. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbands-Verwaltungen. (773)

Norddeutscher Verband. Für die Beförderung von rohen Steinen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Carlshafen nach Gandersheim tritt ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,28 *M.* pro 100 kg mit sofortiger Gültigkeit in Kraft. Hannover, den 16. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbandsverwaltungen. (774)

Staatsbahn - Güterverkehr zwischen den Directionsbezirken Berlin und Magdeburg. Am 1. Mai d. J. wird der Nachtrag 1 zum Tarif vom 1. Januar d. J. herausgegeben. Derselbe enthält

a) Tarifsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg der neu zu eröffnenden Bahnstrecke Hirschberg-Schmiedeberg im Verkehr mit sämmtlichen Stationen des Directionsbezirkes Magdeburg, gültig vom Tage der Eröffnung der neuen Bahnstrecke, welche durch die Königliche Eisenbahndirection besonders bekannt gemacht werden wird.

b) Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II.

c) Berichtigungen des Kilometerzeigers. Die hiermit verbundenen Frachterhöhungen treten erst vom 1. Juni d. J. ab in Kraft.

Auskunft über die Höhe der neuen Sätze wird im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direction in Magdeburg ertheilt. Der Nachtrag ist vom 1. Mai cr. ab bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,10 *M.* pro Exemplar zu beziehen. Magdeburg den 17. April 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der Verbandsverwaltungen. (775)

Mit dem 16. April d. J. treten im Eisenbahn - Directionsbezirk Bromberg folgende Tarifnachträge in Kraft:

1. Nachtrag 6 zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880, enthaltend:
   a) Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften,
   b) Abänderungen und Ergänzungen der Nebengebühren,
   c) Ergänzungen zu Abschnitt E des Tarifs „Kilometerzeiger".
2. Nachtrag 7 zum Gütertarif vom 1. Juli 1880, enthaltend ausser bereits publicirten Tarifveränderungen:
   a) Bestimmungen über die Abgabe der Strecke Cüstrin - Frankfurt a. O. an die Königliche Eisenbahndirection Berlin,
   b) einen neuen Tarif für Nebengebühren.

Insoweit durch die neuen Tarife für Nebengebühren in den ad 1 und 2 bezeichneten Nachträgen Erhöhungen gegen die bisherigen Tarife eintreten, treten dieselben erst mit dem 1. Juni cr. in Kraft.

Der im Nachtrag IV zum Local-Gütertarif enthaltene Gebührentarif für die zoll- bezw. steueramtliche Abfertigung, soweit dieselbe durch die Eisenbahnverwaltung veranlasst wird, im Verkehre mit Oesterreich - Ungarn bleibt in der bisherigen Fassung bis auf Weiteres bestehen.

Exemplare dieser Nachträge sind zum Preise von je 0,10 *M.* bei den Billetexpeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin käuflich zu beziehen, auch ist jede andere Billetexpedition unseres Bezirkes zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 9. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (776 J)

Nach den von den Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Köln, linksrheinischen und rechtsrheinischen sowie Elberfeld erlassenen Bekanntmachungen treten die im Niedersächsisch-Ostdeutschen resp. Ostdeutsch - Rheinischen Verbande bestehenden Tarifsätze für

den Verkehr zwischen den Stationen der genannten Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke einerseits und den Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Bromberg (incl. Marienburg-Mlawkaer Bahn) mit dem 1. Mai cr. ausser Kraft, und findet mit dem genannten Tage die Abfertigung der Sendungen nach den resp. Staatsbahn-Tarifen statt.

Vom gleichen Zeitpunkte ab treten im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande für den Verkehr zwischen den Stationen Aachen, Hoengen und Rothe Erde der Aachen-Jülicher Bahn und Coesfeld der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und den Verbandsstationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Bromberg (incl. Marienburg-Mlawkaer Bahn) andererseits anderweite Tarifsätze in Kraft, soweit jedoch Erhöhungen eintreten, finden dieselben erst mit dem 1. Juni cr. Anwendung. Bromberg, den 13. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (777 J)

Am 20. d. Mts. wird die Station Wageningen der Niederländischen Rheineisenbahn in den directen Güterverkehr mit Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks via Emmerich aufgenommen. Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocal zu erfahren. Köln, den 15. April 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (778)

2. Zollabfertigung.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Zufolge Bestimmung der Rumänischen Zollgesetz-Novelle, veröffentlicht im „Monitorul oficial“ No. 281 vom 17/29. März d. J. ist vom 1/13. April d. J. angefangen die Vornahme der Zollabfertigung bei dem Königlich Rumänischen Grenz-Zollamte in Suczawa an die Erfüllung gewisser Bedingungen geknüpft. — Insolange die Mittelspersonen, an welche derlei Sendungen behufs Zollbereinigung in der Grenzstation Suczawa laut Vorschreibung in den Frachtbriefen gewiesen sind, im Sinne des obcitirten Gesetzes zur Vornahme der Amtshandlungen bei dem Königlich Rumänischen Zollamte nicht berechtigt sind, hat die Bahnanstalt in Gemässheit des § 51 Abs. 3 des Betriebsreglements im Interesse der Versender und zur Vermeidung von Verzögerungen Veranlassung getroffen, derartige für Rumänien bestimmte Zollgüter bis auf Weiteres dem Bahnspediteur zur Zollabfertigung zu überweisen. Wien, am 15. April 1882. Der Verwaltungsrath. (142)

3. General-Versammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der

Samstag, den 29. April 1882

um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architecten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse No. 9) stattfindenden

XXI. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1881.
3. Bericht des Revisions-Ausschusses über die Betriebs-Rechnungen und den Rechnungs-Abschluss pro 1881.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses.
6. Ergänzung resp. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 21. April 1882

bei der Central-Cassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien,
bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungs Cassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank in Lemberg, oder
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bank in London, oder
bei der Banque de Roumanie in Bucarest

mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 18. März 1882. Der Verwaltungsrath. (126)

4. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von:

A. 483 Stück Flussstahl-Herzstücken,
180 „ „ -Kreuzungsstücken,
148 „ Hartguss-Herzstücken,

B. 65 Stück Englischen Weichen,
329 „ gewöhnlichen Weichen,

C. 4 154 „ Flussstahl-Schienen zu Weichenzungen, Zwangschienen etc. in verschiedenen Längen,
1 429 „ Anschlagschienen.

Offerten sind bis zu dem auf Donnerstag, den 4. Mai d. J., Vormittags 12 Uhr, anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im genannten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien von resp. 5, 8 und 1,2 ℳ für die unter A, B und C aufgeführten Gegenstände unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 11. April 1882. Materialien-Bureau der Königlichen Direction. (143)

Kohlen- und Coaklieferung. Vom 1. Juni dieses bis 31. Mai nächsten Jahres sind an Kohlen und Coak ungefähr

206 000 000 kg für Locomotivheizung,
12 000 000 „ „ Werkstätten- und
14 600 000 „ „ Localheizung

zu liefern und Angebote darauf bis zum 1. Mai cr., Abends 6 Uhr, hier einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen sind von der Maschinen-Oberinspection in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenhaus-Verwaltung in Zwickau zu beziehen. Dresden, am 13. April 1882. Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (144)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 31. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Anflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. April 1882.

Inhalt: Eine Frühlingsfahrt zur Gotthardbahn. — Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (ausserordentliche Generalversammlung). — Aus Bayern. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Schwedische Staatseisenbahnen. — England. — Haftpflicht. — Miscellen. — Berichtigung. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Personenverkehr. 4. Generalversammlungen. 5. Ausloosungen. 6. Dividendenzahlung. 7. Submissionen. 8. Neue Fahrpläne. — Privat-Anzeigen.

Eine Frühlingsfahrt zur Gotthardbahn.*)

* Die Kunde, dass das gewaltige Hauptstück der Gotthardbahn, das Loch durch den Berg, vollendet sei und man Personenzüge regelmässig von der Urner nach der Tessiner Seite abgehen lasse, liess mich nicht ruhen; es war, als ob die „milden Lüfte, die Boten Italiens", von denen Hölderlin singt, durch das finstere Felsenthor bis nach Bern herüberstrichen, und so geschah es denn, dass ich mich eines sehr schönen Morgens aufmachte, um mich persönlich von der Thatsache zu überzeugen, dass die directeste Verbindung zwischen uns und Italien hergestellt ist.

Schon auf der Bern-Luzernbahn war des Schönen genug zu schauen. Namentlich Station Tägertschi ist einer der schönsten Eisenbahnhaltpunkte der ganzen Schweiz. Die Bahnlinie ist hier in der offenen Gegend der höchste Punkt, die Ebene senkt sich zu einer tiefen Mulde und den Hintergrund füllen, in mächtigem Kranze gelagert, die stolzen Hochalpen, Blümlisalp und Niesen und, in besonders günstiger Nähe, die Gipfel der finsteren Stockhornkette. Ich bezweifle, ob die Pacificbahn, wo sie die Rocky-Mountains übersteigt, eine solche Ansicht aufzuweisen habe; wir hätten längst in Europa ein Echo hören müssen von den Entzückungsrufen Amerikanischer Naturenthusiasten. Wenn aber dereinst eine Eisenbahn durch den Asiatischen Continent gehen wird, das Hochland Tibets erklimmend, dann wird die „Illustrated London News" Bilder bringen von ungefähr diesem Charakter, ob schöner, möchte ich nicht behaupten.

Im Entlebuch lag noch tüchtig Schnee, es war Ende Februar. Wo ein schattender Berg das Thal beherrschte, da flog der Eisenbahnzug durch eine kleine Sibirische Wüste, um plötzlich wieder auf schneefreier, sonnenbeglänzter Fläche weiter zu rollen, und sein eigener Schatten erschreckte da und dort schon gelbe Frühlingsblümchen im jähen Vorüberhuschen.

Ein paar Stunden später umfing mich eine milde Zaubernacht auf dem Vierwaldstättersee. Die weiche Luft, die flimmernden Sterne, der sanfte Vollmond, das still wogende Wasser und ringsum die schneeglänzenden Gebirge — das Alles floss zusammen zu einem Mollaccord, der jede Brust, die ihn nachempfand, sehnsüchtig schwellen machte. Es war eine traumhafte Fahrt.

Am nächsten Morgen bestieg ich in Flüelen die Banquette der Gotthardpost, um von diesem erhöhten Standpunkte aus möglichst viele Einblicke zu gewinnen in das Riesenwerk des 19. Jahrhunderts, die Gotthardbahn. Den ersten gewaltigen Eindruck erhält man in Amsteg, wo die Eisenbahn auf hohem Damm und ebenso hoher Brücke über dem Thal und über die Reuss sich hinzieht. Von da an bis Göschenen hinauf besteht zwischen der Poststrasse und der Bahnlinie eine Art Wettstreit; abwechselnd sucht eine der anderen im Steigen zuvorzukommen. Ziemlich bald hat die Strasse in jähem Anstieg den Vorsprung zu nichte gemacht, den an Höhe die Bahnlinie bei Amsteg hatte, und eine Weile zieht sich die Bahn unter der Poststrasse, näher dem Bette der wild stürzenden, grünen Reuss dahin. Aber gleich darauf gehen sie einträchtiglich so dicht neben einander her, dass Reisende der Post und der Eisenbahn, wenn es solche gleichzeitig gähe, sich die Hände reichen könnten. Dann steigt die Bahn über die Strasse; die Strasse bäumt sich heftig, ihr den Vortheil nicht zu lassen; sie kreuzen sich beide mehrmals. Jede sucht die andere zu überbieten, bis schliesslich die Gotthardbahn unbestrittene Siegerin bleibt; ich denke an die Kehrtunnels bei Wasen. Welch' ein Werk sind diese in äusserster Sorgfalt völlig ausgemauerten, mit Cement gefestigten ungeheuren Rundtunnels, diese Spiralcurven im Innersten der granitnen Gebirge! Und wie werden seiner Zeit die Reisenden auf der Bahnlinie so absolut nicht mehr begreifen, was eigentlich mit ihnen vorgeht, wenn sie dreimal um den Flecken Wasen herum (auch unter der Kirche desselben hindurch) geführt werden und immer wieder, wenn sie aus dem Berge herauskommen, dieses Wasen über sich, neben sich, unter sich liegen sehen, nur das eine Mal rechts, das andere Mal links, weil sie selbst bald gegen die nordische Heimath, die sie verlassen wollen, bald gegen Italien das Antlitz gekehrt haben. Und dazu die dreimalige Ueberschreitung des wilden Bergstromes auf Brücken, die drei Stockwerke hoch über einander liegen! Hier, wenn irgendwo, hat die Technik unseres Zeitalters sich die ewigen Denksäulen ihres Sieges über die widerstrebenden Gewalten der Natur errichtet. Und, dass ich es gleich hinzusetze: die Bahn macht den Eindruck grösster Solidität. Was irgend nach menschlicher Berechnung geschehen konnte, um Gefahren abzuwenden, die durch Lawinen, Bergrutschungen, Wildwasser, einzelne fallende Steine u. dgl. den Reisenden verderblich werden könnten, das ist — oft mit einem unbeschreiblichen Aufwand von Material und Kunst — hier ins Werk gesetzt worden. Für unscheinbare Bächlein, die aber freilich, wie alle Bergwasser, zu Zeiten plötzlich verderbenbringend anzuschwellen vermögen, sind bald über die Bahn, bald unter derselben fest gemauerte Schalen ausgeführt worden, die oft eine halbe Stunde weit sich hinziehen und stellenweise den Charakter von Hochbauten annehmen.

Von der Poststrasse aus ist man nicht im Stande, die Solidität der Bahnlinie recht zu beurtheilen; aus der Ferne gesehen nimmt sich im Gegentheil Einiges als recht gebrechliches Menschenwerk aus in dieser gewaltigen Gebirgsnatur. Um so willkommener musste mir eine freundliche Empfehlung an die Herren Ingenieure der Gotthardbahn sein, die mir gestattete, den Bahnkörper zu begehen, wo er Interesse bot. Wenn erst der Betrieb wird begonnen haben, wird es kaum mehr möglich sein, als Fussgänger sich mit Musse Einsicht zu verschaffen in diese Bauten. Im grossen Naxbergtunnel wurde noch tüchtig gearbeitet, als ich ihn durchschritt. In der Mitte musste ein wohl über 10 Fuss hoher Hügel von Schutt überklettert werden. Ueberhaupt gehört das Durchwandern solcher Tunnels, wie interessant es ist, durchaus nicht zu den angenehmsten Arten des Spazierengehens. Trotz der Lampe des begleitenden Führers stolpert man gelegentlich über unbemerkte kleine Hindernisse und begrüsst daher den ersten Lichtschein, der das Ende des dunkeln Maulwurfsganges

*) Bruchstücke aus einem sehr anziehend geschriebenen Feuilletonartikel des „Bund" in Bern: „Frühlingstage am Südabhange der Alpen" von Dr. J. V. Widmann, Redacteur der genannten Zeitung in Bern.

andeutet, mit Freuden. Mein Führer ist seit Ende December schon fünfzehnmal durch den Gotthardtunnel gegangen und versichert, er habe hierzu in einer Richtung jeweilen 3¼ Stunden gebraucht, obschon er doch tüchtig zu marschiren versteht.

Doch alle diese Dinge lernte ich erst auf dem Rückwege kennen. Diesmal brachte mich die Post gemächlich nach Göschenen und Mittags um 1 Uhr 37 Minuten fuhr ich in die grosse Pforte hinein, die uns mit Italien verbindet. Die Passagiere alle waren in einiger Aufregung. Die Einen hielten die Uhr in der Hand, um die Durchfahrt auf die Secunde zu messen (sie betrug diesmal 27 Minuten), Andere machten sich gefasst auf die grosse Wärme, die bekanntlich im Innern des Berges herrscht, aber — mir wenigstens — nur angenehm vorkam. Einige zählten die vorüberhuschenden Lämpchen in den Nischen (alle 100 m eines, alle 1 000 m eine grössere Nische, in der Mitte eine Art Wärterhaus), während noch Andere sich in die Kissen drückten, die Augen schlossen und ihre Nerven zu beschwichtigen suchten durch die Illusion, es sei eben Nacht und Schlafenszeit. Eigenthümlich ist allerdings der Gedanke, wie man da unter einem gewaltigen Gebirge hinfährt, sodass stundenlang hoch über uns unendliche Felslasten ruhen, über deren schneebedeckten, einsamen, wilden Gipfel die Adler kreisen; der Gamsstock, der Guspisgletscher und andere kalte Majestäten liegen unerreichbar in der Senkrechten über unserm Scheitel und auch der freilich weit seitab liegenden stillen Gotthardseen gedenkt man unwillkürlich. Das Alles, so sagt man sich im Stillen, und dazu die schellenklingenden Postschlitten, die grossen Hunde des Hospiz, die Schneeflächen auf der Passhöhe, das liegt nun im hellsten Mittagsglanze da und du fährst tief im Berge, fern der Lichtwelt, darunter hin; werden denn die alten Fabeln Wahrheit und gehen moderne Reisen gleich der Heimfahrt des Odysseus gelegentlich ein paar Stunden durch die Schattenwelt? —

Die Ausfahrt aus dem Tunnel versetzte mich in eine Winterlandschaft. Es ist eine allbekannte Thatsache, dass der Schneefall am Südabhang der Alpen stärker ist, als am Nordabhang; in diesem seltsamen Frühling 1882 aber, wo anderwärts die Gotthardstrasse schon im Februar schneefrei war, frappirte es doppelt, Airolo in tiefem Schnee zu finden, während man sich so gerne der Illusion überlassen möchte, hier schon im warmen Süden zu sein. Nun, künftighin, wenn die Eisenbahn rasch zu Thal fährt, wird der Uebergang zu südlicher Vegetation immerhin ein fast plötzlicher sein; reichen doch die Kastanienhaine weit über Faido hinauf. Mit dem Postwagen braucht man allerdings ein paar Stunden bis dorthin.

Dass auf der Südseite der Gotthardbahn, ähnlich wie bei Wasen, etwas oberhalb Giornico, Kehrtunnels und sonstige interessante Bahnbauten zu bewundern sind, erwähne ich nur flüchtig. Eine Begehung der Linie schien hier nicht gut ausführbar, da die Arbeit noch überall in vollem Gange war.

Obschon der Abend herannahte, wurde es mir auf meinem Hochsitz auf dem Postwagen immer wärmer, da wir bei Biasca die Thalebene erreichten. Ein weicher Frühlingshauch strich durch die Landschaft. Im Eisenbahnwaggon auf der Fahrt von Biasca nach Bellinzona hielten viele Personen die Fenster geöffnet und lehnten sich hinaus, den wonnigen Abend recht zu geniessen; aber etwas Regenluft war nicht zu verkennen. Wirklich regnete es denn auch anderen Tages, als nun gegen Mittag der Postwagen die Höhe bei L u g a n o erreicht hatte und eben ein Sonnenblick die Landschaft streifte, da glaubte ich im Leben nichts so Schönes gesehen zu haben wie die Stadt Lugano mit ihrer Bucht und den gegenüber liegenden Ufern, von dieser Höhe aus. Hier oben liegt — beschwerlich für die Einwohner der Stadt, aber dafür in prächtiger Harmonie des Landschaftsbildes — der palastähnliche neue Bahnhof. Welch' ein Glück, dass die Bahn nicht an den See hinunter verlegt worden, wo der Schienenweg leicht die einzigartige feine Schönheit der Seebucht würde gestört haben. Denn die Reize dieser Gegend sind nicht von jener robusten Art, der auch ein paar keuchende Damfmaschinen und einige Waarenschuppen nicht viel anhaben können, wie z. B. Luzern solche entstellende Züge in seiner kräftig schönen Physiognomie siegreich überwunden hat. Das Antlitz Lugano's ist von zartester Anlage und jede Störung der Harmonie müsste hier eine fast heillose sein. Nun ist die Sache so eingerichtet, dass die Eisenbahn eigentlich in Bergschluchten und theilweise durch Tunnels um Lugano herumgeführt wird und erst im tiefen Schatten des Berges San Salvatore an den See hinabgelangt, um auch dort augenblicklich hinter einer Biegung zu verschwinden, so dass man an keinem mit einer Eisenbahnlinie bedachten Orte der Eisenbahnzüge so selten ansichtig wird, wie in Lugano. Ich denke nicht, dass hauptsächlich ästhetisch-malerische Rücksichten die Herren Ingenieure bei dieser ingeniösen Anlage der Bahn geleitet haben; die Steigungsverhältnisse der ganzen Linie sind hier massgebend gewesen; aber als warmer Landschaftsenthusiast freue ich mich von Herzen darüber, dass Alles so ohne Störung des herrlichen Landschaftsbildes hat können eingerichtet werden.

Nun kam die Zeit des Scheidens für mich. Vor der Abreise von Lugano besuche ich mit Freuden noch rasch mein geliebtes Como; ein Nachmittag genügt dazu, selbst wenn man den einen Weg mit dem Dampfschiff über Porlezza, von da zu Wagen nach Menaggio, in der Barke nach Bellagio und mit köstlicher Dampfschifffahrt — 3 Stunden — auf dem Comersee zurücklegt; von Como nimmt man dann den letzten Zug nach Lugano.

Wir haben diese Fahrt an einem wundervollen Sommertage im März gemacht. Wie schön liegt Oria am Luganer See, dort, wo das Val Solda sich aufthut! Dann der Weg von Porlezza nach dem Comersee durch die alte Räubergegend mit ihren weissen Kirchen auf steilen Felshöhen, ihren kleinen Landseen mitten zwischen Hügeln und Kastanienwäldern. Dann die Villa Serbelloni auf Bellagio mit ihrer üppigen Vegetation und ihrem Ausblick in die drei Hauptarme des Comersees, der von da weg bis Como „wie mit einem Perlenhalsbande von Landhäusern und Gärten umschlungen ist"; besonders je mehr man Como sich nähert, fährt man durch den Villengarten Europas, Alles so reich und so mannigfaltig, ein solcher Wetteifer von Natur und Kunst, dass man wirklich nicht Augen genug hat, das Alles in sich aufzunehmen. Und dann der Hafen von Como, fast als ob man nicht blos in den Port eines Binnensees einführe, so stattlich, so an Dampfern und grossen Segelschiffen reich!

Das Dankbarste, was man in Locarno, meinem nächsten Reiseziel, vornehmen kann, ist ein Spaziergang nach dem auf abenteuerlich steilem Felskegel erbauten Kapuzinerkloster der Madonna del Sasso mit prachtvoller Aussicht über den herrlichen See mit seinen Schiffen, auf Magadino und die tiefbeschneiten Alpengebirge.

Die Heimfahrt führte mich an die Gestade des Lago Maggiore. Die Strecke zwischen Lugano und Luino, einem beträchtlichen Italienischen Städtchen am Langensee, legten wir im offenen Wagen zurück, immer aufs Neue erfreut von der wahrhaft wonnigen, reichbehauten Gegend, durch die wir fuhren. Auf dem höchsten Punkte der Strasse, man könnte fast sagen auf der Passhöhe, dort, wo die Italienischen Zollbeamten auf geschmuggelte Cigarren fahnden, ist der Blick in die Thalschlucht gegenüber und auf all' die, wie Hölderlin sagen würde, „wogenden Gebirge", aus deren Tiefe ein prächtiger Wasserfall herausstürzt, ein besonders entzückender.

Am folgenden Tage befand ich mich schon auf der Rückreise über den Gotthard.

In Göschenen sah ich zum ersten Male in einiger Nähe eine prächtige Lawine niedergehen, gerade gegenüber dem Stationsgebäude von den Höhen des Riedbodens. Am nächsten Morgen befand ich mich schon auf dem Vierwaldstättersee.

Als endlich gegen Abend der Bahnzug sich Bern näherte, glühte die Gegend zwischen Burgdorf und Zollikofen, besonders nach dem Jura zu, in einem so herrlich warmen Sonnenlichte, dass ich mir, wie schon oft, aufs Neue gestehen musste, auch selbst ohne die Alpen halte Berns Umgegend die kühnsten Vergleiche aus. So kam mir diesmal, da dieser rothbraune Hauch über der weiten Ebene lag, die Landschaft von Florenz lebhaft in den Sinn; und dann bot wieder auf der anderen Seite der Bahn der Höhenzug mit den Tannenwaldungen des Grauholz einen herrlich erfrischenden Gegensatz zu dem heissen Kolorit des westlichen Himmels. Es ist schön, zu reisen in fremden, entzückenden Gegenden; aber unendlich werthvoller zu wohnen in einer Umgebung, an der man, auch wenn man aus dem Paradiese zurückkehrte, immer wieder nur neue Schönheiten entdeckt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Ausserordentliche Generalversammlung.

* Nachdem die Königlich Preussischen Staatsbahn-Verwaltungen dem in No. 27 S. 385 mitgetheilten Beschluss der Vereins-Statuten-Commission, betreffend die provisorische Fortführung der Geschäfte des Vereins, ihre Zustimmung versagt haben, wird demnächst eine ausserordentliche Generalversammlung des Vereins zur Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction berufen werden, welche die Vereinsgeschäfte his zu der im Juli stattfindenden ordentlichen Generalversammlung zu übernehmen hat. Ein Termin für die Versammlung ist noch nicht festgestellt, keinenfalls wird dieselbe aber noch im laufenden Monate stattfinden.

Aus Bayern.

* **Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.** Das Königliche Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern hat mittelst Bekanntmachung vom 5. März cr. eine Bahnordnung für Bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erlassen, welche mit 1. Juni d. J. in Kraft tritt. Dieselbe findet dermalen auf folgende Linien Anwendung: Biessenhofen-Oberdorf, Bobingen-Landsberg, Dinkelsbühl-Feuchtwangen, Dombühl-Feuchtwangen, Feucht-Altdorf, Geiselhöring-Sünching, Georgsgmünd-Spalt, Grünstadt-Eisenberg, Holenbrunn-Wunsiedel, Holzkirchen-Tölz, Immenstadt-Sonthofen, Landstuhl-Kusel, Lohr-Wertheim, Miltenberg-Amorbach, Neumarkt-Pocking, Neustadt-Windsheim, Nördlingen-Dinkelsbühl, Prien-Aschau, Redwitz-Schirnding,

Saal-Kelheim, Schwaben-Erding, Senden-Weissenhorn, Siegelsdorf-Langenzenn, Sinzing-Alling, Speyer-Rheinbrücke, Steinach-Rothenburg, Weilheim-Murnau, Weilheim-Peissenberg, Wiesau-Tirschenreuth und Winden-Bergzabern. Die Vorschriften schliessen sich im Wesentlichen an die Bestimmungen der für die übrigen Deutschen Eisenbahnen geltenden Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung an.

Aus Oesterreich - Ungarn.

Wien, 17. April 1882. (Der Assecuranz-Verband. Böhmisch-Mährische Transversalbahn. Directionsrath der Staatsbahnen. Tarif-Enquête. Fortbildungs-Schulen. Couponsprocesse. Schlepp-bahnen. Commercialbahnen. Thierische Producte. Dux - Bodenbach. Schiedsgerichtliche Verhandlung. Sissek-Doberlin. Bahnfusion. Freiherr v. Pusswald. Coursnotiz.)

Die günstigen Resultate des Assecuranz-Verbandes der Ungarischen Eisenbahnen beunruhigen die Versicherungs-Gesellschaften überaus. Die hier als „Internationales Assecuranz-Organ" erscheinende „Versicherungs-Zeitung" ergeht sich in heftigen Ausfällen gegen diesen Verband. Die Schwärmer für denselben können ihren Triumph nur auf scheinbare Erfolge basiren; die Schadenstatistik werde bald die Gefährlichkeit des Verbands-Experimentes beweisen, welches daher in keinem andern Lande gewagt wird; die beiden grössten Privatbahnen Ungarns, die Süd- und Oesterreichische Staatsbahn seien zu rationell verwaltet, um ein solches Wagniss zu riskiren; wenn der Verband nach einem 10jährigen Bestande noch Prämien-Ersparnisse aufweisen werde, dann wolle sich auch die Versicherungs-Zeitung bekehren. — Nun, wir hoffen diese Bekehrung zu erleben, sowie es schon jetzt verlautet, dass die „rationelle Staatsbahn" dem Verbande beitritt. So capitalmächtig ist er doch gewiss, als die bestfundirten Assecuranz-Gesellschaften zusammen, um auch grosse und zahlreiche Schadenfälle zu tragen, ohne die ihm doch überdies gewährleistete Specialgarantie der Ungarischen Regierung in Anspruch nehmen zu müssen. Solche Schäden sind aber auf dem Verbandsgebiete naturgemäss geringer, weil gleichmässige Einrichtungen der Mitglieder, die gegenseitige Controle und vielleicht auch die unbewusst grössere Vorsicht der Bediensteten in der Abwendung der ihre Brodgeber selbst belastenden Schäden diesbezüglich nicht zu unterschätzende Factoren sind. Mit dem Hinzutritt neuer Linien der bisherigen Mitglieder, insbesondere aber mit dem doch allmäligen Beitritt neuer Mitglieder schwächt sich das Risico der einzelnen immer mehr ab; daher nicht nur dem Bestande, sondern auch noch grösseren Erfolgen des Assecuranz-Verbandes getrost entgegengesehen werden kann. (In der gestrigen Nummer des „Frankfurter Actionär" werden dieselben Bedenken gegen den Verband erhoben, wie in der Eingangs genannten „Versicherungs-Zeitung".)

Die commercielle Bedeutung der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn wird im Motivenberichte zum bezüglichen Gesetzentwurfe wie folgt hervorgehoben: Wenn auch der Hauptzweck der ganzen Bahnanlage zunächst in der Pflege des Localverkehrs und in der aus öffentlichen Rücksichten in erster Reihe anzustrebenden Einbeziehung der wichtigeren Städte und Industrialorte gesucht wird, so ist doch keineswegs in Abrede zu stellen, dass die neuen Bahnstrecken für die Verbindung des Nordostens der Monarchie mit dem Südwesten und dadurch auch für den Transitverkehr nach Süddeutschland etc. mit der Zeit, insbesondere bei einer Neugruppirung der Eisenbahnen, in der Hand des Staates eine erhöhte Bedeutung gewinnen können. Aber auch hiervon abgesehen, wird durch die neuen Bahnstrecken für das südliche Böhmen und für Mähren eine neue Eisenbahnverbindung mit einem durchaus selbstständigen Verkehrsgebiete geschaffen. Es werden weite, an Naturproducten nicht arme und dicht bevölkerte Gegenden dem Verkehr erschlossen und, indem hierdurch das Absatzgebiet der Landesproducte erweitert wird, wirthschaftlich gehoben. Neben der Hebung der Landwirthschaft wird die Ausführung der projectirten Bahnstrecken auch zur Wiederbelebung und kräftigeren Entfaltung der Industrie und der Gewerbethätigkeit der ganzen Gegend beitragen.

Für den Directionsrath der K. K. Staatseisenbahnen wurden die Ernennungen vollzogen. Dem Sectionschef a. D. v. Czedik als Chef der Direction sind als Leiter Hofrath v. Perl für den Verkehr und Betrieb, Regierungsrath Steingraber für den commerziellen Dienst und Regierungsrath Bischoff für den Bau und die Bahnerhaltung als Directionsräthe beigegeben. Diese Männer haben sich in ihren bisherigen Stellungen vorzüglich bewährt und das Handelsministerium hat durch ihre Wahl von vornherein den sicheren Erfolg des Staatsbahnbetriebs um so mehr verbürgt, als auch die unter ihrer Leitung geschulten Kräfte dem Staatsdienst erhalten bleiben. Als Nachfolger des um das Oesterreichische Bahn-Tarifwesen sehr verdienten Steingraber wird dessen bisheriger Stellvertreter bei der Generalinspection Dr. Lange v. Burgenkron genannt, dessen jüngst erschienene Arbeit über das Tarifwesen der Oesterreichischen Privateisenbahnen wir demnächst besprechen werden.

Die bezüglich der Tarifenquête in der Wiener Handelskammer abgehaltene Delegirtenversammlung hat beschlossen, zur Abänderung resp. Erweiterung der Geschäftsordnung behufs Ermöglichung eines einheitlichen Vorgehens in principiellen Fragen, die sofortige Einberufung einer Plenarsitzung und die gleichzeitige Constituirung sämmtlicher Gruppen mittelst einer Deputation beim Handelsminister anzusuchen. Ein Comité von 15 Mitgliedern soll in der Plenarsitzung die Berathung über folgende beispielsweise aufgezählten allgemeinen Forderungen und Verhältnisse in Antrag bringen: 1. die Revision und Unification der bestehenden Classificationen; 2. die Ueberprüfung der Tarifsätze der verschiedenen Bahnen sowohl für Fracht- als Eilgut-Sendungen behufs Vereinfachung und Erzielung der möglichsten Gleichförmigkeit; 3. die Revision der Nebengebühren; 4. die Anwendung der Zonentarife im Allgemeinen sowie auch im internen Durchgangsverkehr, beziehungsweise bei dem Uebergange auf andere Bahnen; 5. das Refactiewesen; 6. Wünsche in Bezug auf die allgemeinen Bestimmungen (Reglements); 7. Verhältniss der inländischen Tarifsätze gegenüber den Export-, Import- und Transittarifen; 8. die Einbeziehung der Schifffahrtstarife; 9. das Cartellwesen u. dgl. m. — Die in Handelskreisen stark verbreitete „Warren's Wochenschrift" tritt gegen dieses Parlamentspielen heftig auf. Die Geschäftsordnung müsste freilich dann abgeändert werden, wenn der Enquête eine legislative Befugniss verliehen wäre. Dagegen sei sich aber auszusprechen. Die aufgestellten Forderungen würden im Falle ihrer Erfüllung theilweise Uebelstände herbeiführen; so sei die Unification zugleich eine Vertheuerung der Tarife.

Die Fortbildungsschulen für Eisenbahnbeamte, welche vom Eisenbahnclub angeregt wurden, hat der Handelsminister mittelst Erlass der besonderen Aufmerksamkeit der Bahnverwaltungen empfohlen. Dieselben wurden eingeladen, die Kosten dieser zu errichtenden Fachkurse, welche sich für den niedrigen und höheren Kurs zusammen auf circa 5 000 fl. belaufen dürften, wovon dermalen, da vorläufig nur ein Kurs eröffnet werden soll, nur 2 500 fl. erforderlich erscheinen, in der Art zu übernehmen, dass diese Kosten auf die einzelnen Verwaltungen nach dem Verhältnisse der Bahnlängen repartirt werden. Die Regierung sei geneigt, den subventionirten Bahnen die Einstellung der entfallenden Quote in die Betriebsrechnung zu gestatten und für die Staatsbahnlinien gleichfalls die nach dem Längenverhältnisse entsprechenden Quoten beizutragen. Weiter werden die Bahnverwaltungen aufgefordert, auch den ausserhalb Wiens stationirten Beamten die Absolvirung der Fachkurse — soweit es die Dienstverhältnisse ermöglichen — thunlichst zu gestatten.

Die Oesterreichische Regierung ist wegen der Couponsprocesse mit der Deutschen Regierung wieder in Verhandlung getreten. Vorläufig mögen die Waggons der Elisabethbahn als Staatsvermögen von der Beschlagnahme befreit sein. Es wird sich auf die in einem Präcedenzfalle Rumänien gegenüber geübte Rücksicht berufen. Deutscherseits soll eine Geneigtheit hierzu vorhanden sein, nachdem schon mehrere dieser Waggons auf Anordnung der Reichsregierung freigegeben worden sein sollen

Für Schleppbahnen wurden im Jahre 1881 theils unmittelbar vom K. K. Handelsministerium, theils über Ermächtigung desselben von den Landesstellen, und zwar sowohl an die Bahnverwaltungen selbst, als auch an Private 39 Concessionen ertheilt. Diese Schleppbahnen führen zu Bergwerken, industriellen Etablissements etc. Hiervon entfallen folgende auf die Böhmischen Bahnen: Aussig-Teplitzer Bahn 2, Böhmische Commercialbahnen 1, Böhmische Nordbahn 2, Buschtêhrader Bahn 1, Dux-Bodenbacher Bahn 1, Localbahn Kaschitz-Schönhof 1, Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft 1, Oesterreichische Nordwestbahn 4, Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft 4, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) 2, Prag-Duxer Bahn 2, Südnorddeutsche Verbindungsbahn 1, Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn 3.

Von den vier concessionirten Linien der Böhmischen Commercialbahnen sind nun sämmtliche Strecken fix hergestellt. Die Hauptlinien, nämlich Nimburg-Jičin sammt allen Abzweigungen, ferner Königgrätz-Vostroměř sammt allen Nebenlinien und Prag-Modřan befinden sich bereits in vollem Betrieb und ist es interessant, dass bei letzterer Linie heute bereits jene Summe, welche als Garantie der Commercialbahnen geboten wurde, in den Einnahmen überschritten ist. Für die Linie Rokycan-Miröschau-Blovic steht die Betriebseröffnung demnächst ebenfalls bevor.

Die Annahme und Beförderung thierischer Rohstoffe aus verseuchten Ländern wird nach einem von den beiden Regierungen genehmigten Uebereinkommen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen dahin beschränkt, dass in den Stationen eines jeweilig verseuchten Landes kleinere, nicht eine Wagenladung betragende derartige Sendungen nur an jenen Tagen übernommen und mit jenen Zügen befördert werden sollen, welche für die Beförderung feuergefährlicher Güter festgesetzt sind. Diese Beschränkung findet jedoch keine Anwendung auf Fleisch; vielmehr bleibt dasselbe ohne Unterschied der Provenienz in jeder beliebigen Menge an jedem Tage zum Transporte zugelassen. Behufs Vermeidung von Lieferfrist-Ueberschreitungen ist seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Vereinbarung getroffen worden, dass in

den Grenzstationen die betreffenden Sendungen seitens jeder Verwaltung von der Nachbarbahn zu übernehmen und von da ehestens weiter zu befördern sind.

Die 11. ordentliche Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn, welche am 11. d. Mts. in Teplitz abgehalten wurde, hat beschlossen, aus dem Betriebs-Nettoertrag von 626 517 fl. nach Dotirung des Reservefonds für die Prioritäts- und Stammactien eine sechsprocentige Dividende zu bezahlen und ab 15. d. Mts. flüssig zu machen.

Beim Eisenbahn-Schiedsgerichte wurde wieder ein Anspruch auf Rückersatz einer Mehrgebühr von Getreidesendungen Russischer Provenienz, welche nach Brody bestimmt und von da im Südwest-Oesterreichischen Verbandsverkehre weiter befördert wurden, gegen die Galizische Karl-Ludwigbahn verhandelt. Der Kläger betrachtet die bezahlte Mehrfracht gleichsam als eine von dem Aufgeber hinterlegte Sicherstellung für den Fall, als die Waare in Brody verbleiben sollte. Die geklagte Bahn erklärt, dass sie gegen Rückzahlung der Mehrfracht an die Bezugsberechtigten keinerlei principielle Einwendung erhebe. Jedoch müsse berücksichtigt werden, dass zum Rückersatzanspruche naturgemäss nur Diejenigen berechtigt sein können, die eine Mehrzahlung geleistet haben, und zwar darum, weil sie thatsächlich die Gebühr für eine Strecke (Schnittpunkt-Brody) bezahlt haben, welche die Waare gar nicht durchlief. Die Bahn könne daher dem Kläger die Klagelegitimation insolange nicht zuerkennen, bis er dieselbe durch Beibringung des Original-Frachtbriefes ab Brody erwiesen und überdies die Bevollmächtigung des Schlussempfängers beigebracht, wenn dieser nämlich mit dem Kläger nicht identisch wäre. Die Bahn müsse auf der Erbringung dieses Beweises umsomehr bestehen, als sie sonst Gefahr liefe, den beanspruchten Rückersatz zweimal leisten zu müssen. Nach durchgeführter Verhandlung wurde die Einwendung der genannten Bahn als berechtigt anerkannt und der Kläger zur Beibringung der verlangten Behelfe angewiesen.

Die Eisenbahn Sissek-Doberlin (Novi) ist am 11. d. M. dem Betriebe übergeben worden. Der Occupationsfeldzug hatte bekanntlich die Nothwendigkeit geschaffen, die Verbindung der Südbahn mit der Bosnischen Grenze herzustellen, durch welche die Truppentransporte auf Schienenwegen bis nach Banjaluka vorgeschoben werden könnten. Der Ausbau wurde aber so lange hinausgeschoben, bis die Linie Sissek-Brood im Anschlusse an die Strecke Brood-Zenica (Serajewo) sichergestellt war. Nunmehr ist der Eisenbahndienst bis Banjaluka ermöglicht.

Die Vereinigung der Böhmischen Nordbahn und der Turnau-Kraluper Bahn, welche schon jetzt unter einer Direction stehen, kann bis auf die Einwilligung der Regierung als perfect angesehen werden, nachdem die Verhandlungen der Interessenten zum Ziele führten. Für diese Fusion wird in erster Linie die Ersparniss an den administrativen Ausgaben, welche mit jährlich einigen hunderttausend Gulden zu taxiren ist, angeführt; ferner der finanzielle Vortheil, dass für einen grossen Theil der Actien neue Prioritäten ausgegeben werden sollen.

Die Erhebung des um das gesammte Oesterreichische Eisenbahnwesen hochverdienten Sectionschefs Pusswald des Handelsministeriums in den Freiherrnstand erfreut sich allgemeiner Zustimmung. Seit Nördling's Ausscheiden leitet er die so vielseitig verzweigten und mannigfachen Agenden dieses Ressorts allein; trotz seiner enormen Ueberbürdung gewinnt er dabei doch Zeit, in der liebenswürdigsten Weise persönlich die Wünsche zahlreicher Petenten entgegenzunehmen und thunlichst zu berücksichtigen.

Die günstige Stimmung für Bahneffecten erhält sich; die Uebernahme der Oesterreichischen Rente zu dem hohen Course von 92,12½ seitens der Creditanstalt hat dazu beigetragen; sonst influirten auch ausländische Kaufordres. Zu Ende der beiden letzten Wochen notirten:

Nordbahn . . .	2583,—	2592,—	Elbethalbahn .	216,—	219,—
Franz-Josefbahn	195,—	194,25	Staatsbahn . .	328,25	328,25
Karl-Ludwigbahn	312,—	314,—	Südbahn . . .	139,25	147,—
Oest. Nordwestb.	206,50	210,75			

Das Votum des Bankdirectors v. Dechend über den Bimetallismus wird unsere Silberprioritäten auch bald heben.

Schwedische Staatseisenbahnen.

* Nach dem Jahresbericht über den Betrieb der Schwedischen Staatseisenbahnen im Jahre 1880, welcher von der Königlichen Eisenbahndirection in Stockholm veröffentlicht worden ist, hat das Schwedische Staatseisenbahnnetz im genannten Jahre durch die am 15. September 1880 erfolgte Eröffnung der Fortsetzung der nördlichen Eisenbahnlinie Stockholm-Jerfsö bis Ljusdal einen Zuwachs von 15 km erhalten und dadurch zu Ende des Jahres 1880 eine Ausdehnung von 1 955 km erlangt. Die Anlagekosten der Schwedischen Eisenbahnen betrugen zu demselben Zeitpunkte 220 098 126 *M.*, daher im Durchschnitte pro Kilometer 112 583 *M.*, welcher verhältnissmässig geringe Capitalsaufwand darin seine Erklärung findet, dass ein grosser Theil der Bahnlinien schmalspurig ausgeführt sind. Im Jahre 1880 waren 285 Locomotiven und 8 033 Waggons in Verwendung, und es wurden damit 3 204 830 Personen und 43 007 333 Ctr. Güter transportirt. Die Einnahmen hierfür beliefen sich im Ganzen auf 18 963 498 *M.*, die Ausgaben auf 11 480 086 *M.* und pro Bahnkilometer auf 108 422 bezw. 63 218 *M.* Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen beträgt demnach 60,50 pCt., gegen 69,20 pCt. im Vorjahre und 72,87 pCt. im Jahre 1878.

England.

HS. Die Midland Eisenbahn, welche in den letzten Jahren etwa 2 Millionen Tonnen Kohlen allein nach London importirt hat, erlaubte, wie die meisten anderen Englischen Bahnen, bisher den Bergwerksbesitzern die Benutzung von Privatwaggons. Die damit verbundenen Uebelstände jedoch haben die Bahn bewogen, nachdem sie vom Parlament dazu die Autorisation erlangt hat, den sämmtlichen Besitzern Vorschläge zum Ankauf der Waggons zu machen. Es wird dadurch eine grosse Erleichterung des Verkehrs erhofft, da die Rücksendung der leeren Waggons über die grossen Distanzen dadurch zum Theil aufhören wird.

Dem Parlament liegen im Augenblick 30 Concessionsgesuche im Zusammenhange mit dem elektrischen Lichte vor; von diesen rühren 13 von städtischen Behörden her, 10 von Gasanstalten und 7 von Actiengesellschaften zur Einführung von elektrischem Lichte im Allgemeinen. Es wird als nöthig erachtet, bei dieser Gelegenheit die nachgerade unerträglich werdende Regellosigkeit im Spannen von elektrischen Drähten über Strassen, Häuser und Dächer dem Gesetze zu unterwerfen und besonders der grösseren Feuergefährlichkeit elektrischer Beleuchtungsdrähte halber ein für alle Mal gesetzliche Bestimmungen zu treffen.

Ebenso ist im Parlament wiederum ein Gesetzvorschlag eingebracht worden um die Regierung zu ermächtigen, in jedem Falle von Kesselexplosionen eine Untersuchung von Staatswegen einzuleiten. Von vielen Seiten wird dies jedoch als ungenügend betrachtet und die obligatorische Inspection von Dampfkesseln als wünschenswerth bezeichnet. Nachdem jedoch kürzlich ein Englischer Kesselbesitzer wegen Vernachlässigung der nöthigen Vorsichtsmassregeln, infolge der eine Explosion mit Lebensverlust in seinem Werke stattfand, zu einem Jahr Gefängniss verurtheilt worden ist, scheint andererseits die Nothwendigkeit, die Inspection resp. Versicherung der Kessel obligatorisch zu machen, weniger nöthig.

Haftpflicht.

v. O. **Inwiefern steht den Königlich Preussischen Eisenbahn-Betriebsämtern die processuale Vertretung der Eisenbahnverwaltung zu?** Aus den Entscheidungsgründen: „Kläger hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, vertreten durch das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Cassel, auf Grund des Reichs-Haftpflichtgesetzes belangt, indem er davon ausging, dass die processualische Vertretung der Beklagten wider den klagbar gemachten Anspruch zum Geschäftskreise des genannten Betriebsamtes gehöre. Hiergegen wurde seitens der Beklagten laut Thatbestandes des ersten Rechtszuges nur die Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung und zwar aus dem Grunde erhoben, weil nicht die Betriebsämter, sondern die Eisenbahnverwaltungen zur Führung derartiger Processe berufen seien. Diese Einrede ist schon von dem ersten Richter aus zutreffenden Gründen zurückgewiesen worden. Nach § 16 der Organisationsbestimmungen für die Eisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 ist den Betriebsämtern die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Verwaltung, insbesondere auch die Vornahme von Rechtshandlungen und speciell die Führung von Processen zugewiesen worden, soweit nämlich diese Geschäfte nicht der Direction vorbehalten sind. Zu diesen vorbehaltenen Geschäften gehört nach § 14 3 c. die Entscheidung über die Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetze, wenn die vergleichsweise zu gewährende Entschädigung den Betrag einer jährlichen Rente von 300 *M.* übersteigt. Da es sich aber gegenwärtig nicht um Abschliessung eines Vergleichs, sondern um die Führung eines Rechtsstreites handelt, so muss die erwähnte Vorschrift des § 16 in Kraft treten und demgemäss das Betriebsamt zur processualischen Vertretung der beklagten Eisenbahngesellschaft befugt erscheinen. — Neben der Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung hat die Beklagte noch im vorigen Rechtszuge weiter eingewendet, dass sie nicht in Cassel, sondern in ihrem allgemeinen Gerichtsstande, in Elberfeld, hätte belangt und von der dort domicilirten Direction hätte vertreten werden sollen. Dieser Einwand, welcher bezweckt, die bis dahin nicht erhobene Einrede der Unzuständigkeit des angerufenen Gerichts im zweiten Rechtszuge neu einzuführen, kann nach Lage der Sache nicht für statthaft erachtet werden. Denn nicht nur steht jenem Einwande der § 490 der R.-C.-Proc.-Ordn. entgegen, insofern die Beklagte nicht glaubhaft gemacht hat, dass sie ausser Stande gewesen, ihre Einrede schon im ersten Rechtszuge geltend zu machen, sondern es tritt dieser Einrede noch besonders der Umstand in den Weg, dass es sich in dem gegenwärtigen abgesonderten Verfahren nur und allein um die Einrede, wegen

deren die Trennung des Verfahrens angeordnet worden, das ist um die Einrede der mangelnden gesetzlichen Vertretung, handeln kann und dass deshalb jedes Hinausgreifen über diese Einrede als ein nicht statthaftes Hinausgreifen über den durch die gedachte Anordnung begrenzten Rahmen des schwebenden Incidenzstreites sich darstellen muss." (Erk. d. III. Civilsen. des Reichsger. vom 28. October 1881 in Sachen Berg.-Märk. Eisenbahngesell. (Bekl.) wider L. (Kl.) Rep. III. 496/81; Entscheid. Bd. V. 427 f.)

Miscellen.

Mit einer soeben erschienenen Festnummer feiert die in Frankfurt a. M. erscheinende älteste Deutsche Badezeitung „Union" den vollendeten 25. Jahrgang ihres Bestehens. Dieselbe dient durch ihre rein objectiven Berichte aus den Bädern und Touristenstationen vielfach zur Orientirung und als Leitfaden bei der Wahl der Kurorte.

Berichtigung.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die für das Betriebsjahr 1881 an die Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu vertheilende Dividende ist gemäss dem Staatsüberlassungs-Vertrage vom 7. November 1881 auf 4⅘ pCt. festgesetzt und erfolgt auch die Auszahlung bereits seit Anfang des laufenden Monats an den gewöhnlichen Zahlstellen. Die in No. 30 S. 422 von unserem Correspondenten gebrachte irrthümliche Mittheilung, dass der Verwaltungsrath der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für 1881 eine Dividende von 6⅔ pCt. zur Vertheilung bringe, beruht auf einer telegraphisch erfolgten Verwechslung mit der ebenfalls in Elberfeld domicilirten Bergisch-Märkischen Bank, welche die erwähnte Dividende giebt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Die in den Ausnahmetarifen vom 1. März 1880 für den Verkehr zwischen den Elb- und Weser- bezw. den Emshafenstationen einerseits und Stationen der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen andererseits sowie in den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Getreide aller Art (excl. Hafer und Mais) werden mit dem 1. Juli d. J. aufgehoben. An Stelle derselben kommen von genanntem Tage ab die bezüglichen höheren Frachtsätze des Specialtarifs I zur Anwendung.

Für die Artikel Hafer und Mais so wie für Oelsaamen bleiben die bezüglichen Sätze der vorbezeichneten Ausnahmetarife einstweilen bestehen. Köln, den 17. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (779)

Die gemäss Heft 8 vom 20. November 1881 zum Ausnahmetarife B. für den Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehr ab Station Georgs-Marienhütte nach Emden, Ihrhove, Leer, Neermoor und Oldersum bestehenden Frachtsätze werden vom 20. d. Mts. ab auf je 0,44 ℳ pro 100 kg ermässigt. Köln, den 17. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (780)

Am 1. Juni cr. kommen für den Verkehr zwischen den Stationen unseres Verwaltungsbezirks einer- und den Stationen der Aachen-Jülicher sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn andererseits neue Gütertarife zur Einführung, durch welche theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze eintreten. Von dem genannten Tage ab werden die nach verzeichneten Gütertarife nebst Nachträgen, jedoch nur insoweit als solche den Güterverkehr zwischen den in den neuen Tarifen enthaltenen Stationen betreffen, aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Juni 1878 für den Verkehr zwischen Leer K. M. und den Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn;

b) der Gütertarif für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1878;

c) der Gütertarif für den Rheinischen Nachbarverkehr (Heft 7) vom 20. Januar 1878;

d) der Gütertarif für den West- und Nordwestdeutschen Verband vom 1. Juli 1877 mit Ausnahme der Ausnahmesätze für Petroleum, welche bestehen bleiben;

e) der Ausnahmetarif für Holz im West- und Nordwestdeutschen Verbande vom 1. December 1878;

f) der Gütertarif für den Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verband vom 1. März 1878 mit Ausnahme der Ausnahmesätze für Petroleum, welche bestehen bleiben;

g) der Ausnahmetarif für Holz im Hanseatisch - Rheinisch - Westdeutschen Verbande vom 15. Februar 1879.

Die neuen Tarife sind zu den auf den Titelblättern vorgedruckten Preisen vom heutigen Tag ab bei den betheiligten Verwaltungen bezw. den Expeditionen käuflich zu haben. Frankfurt a/M., den 20. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (781)

Oberschlesische Eisenbahn. Die am 1. Mai cr. zur Einführung kommenden Staatsbahn-Tarife für den Verkehr mit Stationen der Directions-Bezirke Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch) einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits sind vom 25. April cr. ab bei unseren Stationen zum Preise von je 1,50 ℳ käuflich zu haben. Breslau, den 20. April 1882. Königl Direction. (782)

Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn und solchen der Bahnstrecke Gnesen-Thorn-Bromberg via Oels-Militsch vom 1. December 1881 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz des Sp.-Tar. II und des Ausnahmetarifs für Eisen des Sp.-Tar. II, sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für grobe Eisenwaaren und neue, ermässigte Frachtsätze für Eisen des Sp.-Tar. II von den Stationen Vossowska, Zawadski und Sandowitz der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn.

Druckexemplare sind von dem obenbezeichneten Zeitpunkte ab bei den Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen. Breslau, den 19. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (783)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. April 1882 tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif der Nachtrag XII in Kraft. Derselbe enthält:

I. Berichtigung des Vorwortes;

II. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, darunter hauptsächlich ein abgeändertes Verzeichniss der Artikel der Ausnahmetarife;

III. Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare des bezüglichen Nachtrags sind durch unsere sämmtlichen Güter-Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen. Berlin, den 13. April 1882. Die Direction. (784)

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 13. d. Mts. 2568 W. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass mit dem 1. Mai cr. im **Ostdeutsch - Rheinischen Verbande** auch für den Verkehr zwischen der Station Stolberg der Aachen - Jülicher Bahn einerseits und den Verbandstationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Bromberg (incl. der Marienburg-Mlawkaer Bahn) andererseits anderweite Tarifsätze in Kraft treten. Soweit Erhöhungen vorkommen, finden dieselben ebenfalls erst mit dem 1. Juni cr. Anwendung. Bromberg, den 19. April 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (786 J)

Am 15. Mai cr. kommt zu dem vom 1. Juni 1881 ab giltigen **Ausnahmetarife für Kalktransporte** von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher und Oesterreichischen Staatsbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn, des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin, der Berlin-Görlitzer und Cottbus-Grossenhainer Bahn der Nachtrag II zur Einführung, welcher bei den betheiligten Bahnverwaltungen zu erlangen ist. Dresden, den 17. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (787)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Der in den besonderen Ausnahmetarifen unseres Local-Güterverkehrs vom 1. Januar 1878 sub III d aufgeführte Ausnahmetarif für „Cement" wird mit dem 1. Juni d. Js. aufgehoben. Altona, den 18. April 1882. Die Direction. (788)

Güterverkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn. Am 15. cr. ist zum Tarifheft II der Nachtrag 1 erschienen, welcher directe Frachtsätze für die Stationen Birresborn, Densborn und Hillesheim, sowie verschiedene ermässigte und berichtigte Frachtsätze enthält.

Verkaufspreis 20 ₰. Köln, den 19. April 1882. Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (789)

Am 1. Mai cr. tritt ein Transittarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Belgischen Staatseisenbahnen einerseits und Castel transit. andererseits in Kraft. Derselbe hat nur Gültigkeit für die Dauer der Rheinschifffahrt. Frankfurt a/M., den 19. April 1882. Im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (790)

Vom heutigen Tage an findet im Hannover-Bayerischen Verbande eine directe Güter-Abfertigung zwischen unserer Station Hamburg und der Bayerischen Station Aibling über Gemünden statt.

Die bezüglichen Taxen sind bei unserer Güter- und Eilgut-Expedition Hamburg zu erfragen. Hannover, den 18. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (791)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn zufolge, ist am 15. d. Mts. die zwischen der Station Klosterneuburg und Kritzendorf belegene Haltestelle Klosterneuburg (Untere Stadt) für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Aufnahme von Reisegepäck findet von und nach dieser Haltestelle nicht statt.

Berlin, den 20. April 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. Personenverkehr.

Schliessung des Ostbahnhofes in Berlin. Mit dem 15. Mai cr. neuen Styls wird die Station „Berlin Ostbahnhof" für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen, und werden von diesem Tage an die Courier- und durchgehenden Personenzüge der Ostbahn auf Station „Berlin Schlesischer Bahnhof" halten. Vom genannten Tage wird in Folge Eröffnung des Extern-Verkehrs auf der Berliner Stadtbahn die Station „Friedrichstrasse" der letzteren in den Deutsch-Russischen Personen- und Gepäck-Tarif aufgenommen, und können aus Russland kommende bezw. nach Russland gehende Passagiere direct bis zur bezw. von der Station „Berlin Friedrichstrasse" befördert werden. Reisende, welche die Züge in der Richtung nach Russland benutzen wollen, können, falls sie nicht auf Station „Berlin Friedrichstrasse" einzusteigen beabsichtigen, nur von der Station „Berlin Schlesischer Bahnhof" befördert werden. In gleicher Weise erfolgt die Expedirung des Reisegepäcks in der Richtung von Berlin nach Russland und umgekehrt entweder von bezw. nach „Berlin Schlesischer Bahnhof" oder von bezw. nach „Berlin Friedrichstrasse".

Für Berlin Schlesischer Bahnhof gelten dieselben Personenfahrpreise und Gepäcktaxen wie die im Tarif für Station Berlin Ostbahnhof angegebenen. Die Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze für Berlin Friedrichstrasse sind bei den betreffenden Billet- und Gepäck-Expeditionen einzusehen.

Den durchgehenden Verkehr betreffend, so werden Passagiere und deren Reisegepäck von der Station „Berlin Schlesischer Bahnhof" nach den Anschlussstrecken „Richtung Berlin-Lehrte", „Berlin-Potsdam-Magdeburg" und „Berlin-Hamburg" und umgekehrt mittelst der Stadtbahn, nach dem „Berlin-Anhalter Bahnhof" dagegen und umgekehrt mittelst Omnibus zu den bestehenden Fahrpreisen und Gepäcküberfracht-Taxen befördert. Bromberg, den 9. April 1882. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (785 J)

4. General-Versammlungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Einladung zur 36., als ordentlichen 29. Generalversammlung der stimmberechtigten Actionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 25. Mai 1882, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude der Gesellschaft zu Prag, Bredauergasse No. 7, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage des Rechnungs-Abschlusses pro 1881.
2. Bericht und Antrag des Revisions-Ausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1881.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Bericht über den Ankauf der Kaiserlichen Kohlenwerke Buschtěhrad-Rapitz und Anträge sowie Beschlussfassung über die in Folge dessen nothwendigen Massnahmen.
5. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
6. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1882.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschafts-Statuten eingeladen, ihre Actien (mindestens 5 Stück Actien Lit. A. oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien Lit. B.) oder die betreffenden Depotscheine:

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. Allgem. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 17. Mai 1882 zu hinterlegen. Prag, am 18. April 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (150)

5. Ausloosungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der am 17. April 1882 im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn K. K. Regierungsraths und Bezirkshauptmanns Alexander Merbeller und des Herrn K. K. Notars J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Verloosung der im Jahre 1882 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen des mit dem Hohen Handelsministerial-Erlasse vom 20. April 1880 Z. 12256 genehmigten 4½ pCt. Prioritätsanleihens wurden gezogen:

a) Von den Obligationen zu je 1 500 ℳ Deutsch. Reichs-Währg. die Nummern
von 1237 bis einschliesslich 1240
„ 2365 „ „ 2368
„ 2653 „ „ 2656
„ 3733 „ „ 3736
„ 5093 „ „ 5096
„ 6921 „ „ 6924
„ 8729 „ „ 8732
„ 9093 „ „ 9096
„ 9461 „ „ 9464
„ 10013 „ „ 10016
„ 10661 „ „ 10664

b) Von den Obligationen zu je 300 ℳ D. R.-Whrg. die Nummern
von 15161 bis einschliesslich 15180
„ 21341 „ „ 21360
„ 21081 „ „ 22100
„ 35101 „ „ 35120
„ 37621 „ „ 37640

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Schuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1882 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Obligationen nebst allen nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Obligation ersichtlichen Nominalwerthe am 30. Juni 1882 nach dem Wortlaute der Schuldverschreibungen u. z. in Deutschland in Mark Deutscher Reichswährung; in Oesterreich nach Wahl der Gesellschaft entweder in derselben Weise oder in Gulden Oesterr. Währung Silber in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a. Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Haupt-Cassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den im Jahre 1881 ausgeloosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt u. z.:

a) von den Obligationen zu je 1 500 ℳ Deutsch. Reichs-Währg. die Nummern von 721 bis einschliesslich 724; ferner die Nummern von 9289, 9292 und die Nummern von 11265 bis einschliesslich 11268.
b) Von den Obligationen zu je 300 ℳ Deutsch. Reichs-Währg. die Nummern 23981 bis einschliesslich 23991; 23998, 23999, 24000, 27666, 27671, 27672, 27673, 27674, 27676 und die Nummern von 35053 bis einschliesslich 35060.

Der Betrag fehlender Coupons wird an dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt werden. Teplitz, den 18. April 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt) (146)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der am 17. April 1882 im Beisein des landesfürstl. Commissärs Herrn K. K. Regierungsraths und Bezirkshauptmanns Alexander Merbeller und des K. K. Notars Herrn J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut stattgefundenen Auslóosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der 24. ordentlichen Generalversammlung vom 13. April 1882 in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 69 Stück Actien wurden nachstehende Nummern gezogen: 469 981 1047 1151 1593 2134 2353 2597 2650 2782 2976 3156 3282 3715 3947 4411 4658 4842 5429 5500 6162 6921 7100 7158 7853 8119 8230 8435 8575 8635 8686 9039 9253 9310 9886 10333 10671 10952 10973 11759 12255 12318 12419 12590 12769 13258 13725 13846 13979 14310 14389 14944 15228 15318 15500 15582 17309 17627 18315 18658 18659 19827 20578 21731 22214 22702 23457 25099 25219.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons (von einschliesslich No. 25 an) und des Talons vom 1. Juli 1882 angefangen mit je 210 fl. Oesterr. Währg. Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt am Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Cassen werden auch für die ausgeloosten und rückgestellten Actien die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Jahre 1875: No. 1270 14902.
„ „ „ 1876: „ 12820.
„ „ „ 1878: „ 14331.
„ „ „ 1879: „ 3938 5060 8562 16387 19744.

Aus dem Jahre 1880: No. 1710 2282 4092 7522 8471 10594 14132 14373 22318 24016.

Aus dem Jahre 1881: No. 6845 7463 9121 11290 11570 13580 15249 19307.

Bei Einlösung der ausgeloosten Actien wird der für fehlende Coupons entfallende Betrag vom Capitale in Abzug gebracht werden. Teplitz, den 18. April 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (148)

6. Dividendenzahlung.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 13. April 1882 abgehaltenen 24. ordentlichen Generalversammlung theilen wir den P. T. Herren Actionären der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1882 fällige Dividenden-Coupon No. 24 mit 31 fl. Oe. W. Bankvaluta, dann von den Genussscheinen der am 1. Juli 1882 fällige Coupon mit 20 fl. 50 kr. Oe. W. Bankvaluta schon vom 1. Juni 1882 an

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Haupt-Cassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst werden wird. Teplitz, den 18. April 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (147)

7. Submissionen.

Main-Neckar-Bahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen und zwar von

253 grossen Paletots,
107 kleinen Paletots,
96 Tuchröcken,
102 Leindwandröcken,
334 Tuchhosen,
102 Leinwandhosen,
539 Mützen

soll durch Submission vergeben werden.

Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Uniformen" bis zum 2. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier einzureichen. Die Eröffnung der Submissionen, welcher die Submittenten beiwohnen können, findet in vorgenanntem Termine statt.

Die Bedingungen sind bei dem Hauptmagazins-Verwalter, sowie bei den Magazins-Verwaltern zu Frankfurt und Heidelberg zur Einsicht offen gelegt. Darmstadt, den 18. April 1882. Der Betriebs-Inspector: Gessner. (151)

8. Neue Fahrpläne.

Fahrplan der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn vom 1. Juni 1882 an.

Lübeck-Büchen (Lüneburg).

		Personenzug I—III.*)	Gemischter Zug I—III.	Personenzug I - III.	Personenzug I—III.*)	Gemischter Zug I—III.*)
Lübeck . .	ab	7.9	—	10.50	3.30	7.30
Blankensee .	„	7.20	—	—	3.40	7.42
Sarau . . .	„	7.28	—	—	3.50	7.52
Ratzeburg .	„	7.40	—	11.15	4.5	8.10
Mölln . . .	„	7.53	—	11.29	4.20	8.28
Roseburg .	„	8.14	—	—	4.35	8.50
Büchen . .	an	8.25	—	11.55	4.50	9.5
Büchen . .	ab	8.32	9.10	12.5	5.3	9.16
Lauenburg .	„	8.49	9.45	12.21	5.20	9.41
Echem . .	„	8.59	10.3	12.31	5.30	9.55
Adendorf .	„	9.10	10.23	12.42	5.41	10.11
Lüneburg .	an	9.17	10.33	12.49	5.48	10.21

(Lüneburg) Büchen-Lübeck.

		Personenzug I—III.	Gemischter Zug I—III.*)	Personenzug I—III.*)	Gemischter Zug I—III.*)	Personenzug I—III.
Lüneburg .	ab	6.11	7.15	11.50	3.22	8.10
Adendorf .	„	—	7.28	12.6	3.33	8.19
Echem . .	„	—	7.46	12.30	3.48	8.30
Lauenburg .	„	6.38	8.10	12.59	4.15	8.46
Büchen . .	an	6.53	8.32	1.24	4.37	9.1
Büchen . .	ab	6.57	9.0	1.50	5.5	9.16
Roseburg .	„	—	9.10	1.55	5.15	—
Mölln . . .	„	7 20	9.40	2.18	5.45	9.40
Ratzeburg .	„	7.39	10.5	2.35	6.10	9.54
Sarau .	„	—	10.20	2.45	6.25	—
Blankensee .	„	—	10.30	2.55	6.35	—
Lübeck . .	an	8.4	10.50	3.10	6.55	10.21

Lübeck-Hamburg.

		Gemischter Localzug I—III.	Personenzug von Rostock I-IV.	Local-Personenzug I—III.	Personenzug von Stettin I—IV.	Schnellzug von Stettin I—III.	Local-Personenzug I—III.	An allen Sonntagen bis incl. 24. Septbr. Extra-Personenzug I—III.
Lübeck . .	ab	7.15	10.17	1.10	3.54	5.54	8.45	9.40
Niendorf . .	„	7.25	—	1.20	4.5	—	8.55	9.51
Reinfeld . .	„	7.39	10.38	1.38	4.22	—	9.8	10.3
Oldesloe . .	„	7.55	10.52	1.55	4.38	6.20	9.21	10.16
Bargteheide	„	8.17	11.12	2.19	4.59	—	9.39	10.33
Ahrensburg	„	8.31	11.24	2.32	5.14	—	9.51	10.45
Alt-Rahlstedt	„	8.45	—	2.45	5.30	—	10.5	10.58
Wandsbeck .	„	8.58	11.44	2.58	5.42	7.0	10.14	11.7
Hamburg .	an	9.10	11.55	3.10	5.54	7.10	10.25	11.17

Hamburg-Lübeck.

		Schnellzug nach Stettin I—III.	Local-Personenzug I—III.	Personenzug nach Stettin I--IV.	Local-Personenzug I—III.	Personenzug nach Rostock I—IV.	Local-Personenzug I—III.
Hamburg .	ab	7.0	7.35	10.45	1.15	5.15	9.45
Wandsbeck .	„	7.7	7.43	10.53	1.23	5.23	9.53
Alt-Rahlstedt	„	—	7.55	—	1.36	5.35	10.5
Ahrensburg	„	—	8.11	11.18	1.51	5.50	10.21
Bargteheide .	„	—	8.24	11.31	2.4	6.3	10.33
Oldesloe . .	„	7.49	8.43	11.52	2.25	6.25	10.53
Reinfeld . .	„	—	8.57	12.5	2.39	6.37	11.6
Niendorf . .	„	—	9.10	—	2.50	6.50	11.20
Lübeck . .	an	8.20	9.25	12.30	3.7	7.5	11.35

*) Zwischen Büchen und Lüneburg auch IV. Classe.

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.

Lübeck, den 19. April 1882. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (149)

In meinem Verlage erschien soeben, und ist durch alle Buchhandlungen, sowie von der unterzeichneten Verlagshandlung direct zu beziehen:

Handbuch
für
Staats-Eisenbahn-Beamte
enthaltend:
diejenigen Gesetze, Verordnungen und sonstigen Erlasse, welche für den administrativen Dienst bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen von besonderer Wichtigkeit sind.

Dritte Auflage.

Durchgesehen von
G. Bröse, Geh. Kanzleirath. W. Jsenbeck, Kanzleirath.
48 Bogen gr. 8-Format, nebst div. Anlagen.
Preis 8 Mark.
Hannover. **Th. Schäfer.**

Soeben ist in meinem Verlage erschienen und in allen Buchhandlungen vorräthig:
Die Gotthardbahn.
Mein Conflict mit der Verwaltung
von
W. HELLWAG, Oberingenieur.
63 Bogen gr. 4°, geh. Fr. 8.
Das vorliegende Werk gewährt einen ebenso klaren als interessanten Einblick in die geschichtliche, sowohl bautechnische als finanzielle Entwicklung des Gotthardunternehmens, insbesondere der Reconstruction desselben, wie in die Beziehungen Hellwag's zur Direction der Gotthardbahngesellschaft und zu Louis Favre, dem Erbauer des grossen Tunnels.
Basel, im März 1882.
Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss-Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, Walzenstühle und Mühlenbestandtheile.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene F. & G. NEPTUN Schutzmarke. **Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.**
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

GEBR. KÖRTING, HANNOVER

23 goldene und silberne Medaillen etc.

Fabrik von Strahl-Apparaten
& Pulsometern
Central-Heizungs- u. Ventilations-Anlagen

Filialen: Paris. Manchester. Wien.

Körtings Patent-
Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 6500 Stück im Betriebe).

Anordnung eines Universal-Injectors mit innerem Vorwärmer an Locomotive und Tender.

8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss!

Wasserstations-Pumpen (Dampfstrahl-Elevatoren und Ulrich's direct wirkende **Pulsometer**).
Automatische Vacuum-Bremsen, sowie **Ejectoren** für alle übrigen **Bremsen.**

Rippenheizkörper für Werkstätten und Büreauräume.

Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte etc. umgehend gratis!

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin**
Telegraphen-Bau-Anstalt. S.,

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen zu
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst **Dresdner Glasfabrik**
Dresden, Freibergerstrasse 43. **Friedr. Siemens.**

Eiserne Lastkarren

empfiehlt **R. Drescher, Chemnitz.**

Eisenbahnwörterbuch v. J. Rübenach. I. Theil: Französ.-Deutsch 7 M. II. Theil: Deutsch-Franz. 7 M. Verlag v. H. S. Hermann in Berlin.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 32. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. April 1882.

Dieser Nummer liegt No. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt: Das Reglement für den provisorischen Staatsbetrieb der Römischen Eisenbahnen. — Die Württembergischen Staatsbahnen. — Die Pfälzischen Eisenbahnen in 1881. (Schluss.) — Aussig-Teplitzer Eisenbahn. — Berlin-Anhaltische Eisenbahn. — Deutsche Wochenschau. — Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (ausserordentl. Generalversammlung). — Bayern. — Französische Correspondenz. — Enteignungsverfahren. — Tachometer und Tachographen. — Vermischtes. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Generalversammlungen. 3. Ausloosungen. 4. Dividendenzahlung. 5. Submissionen. 6. Neue Fahrpläne. 7. Abstempelung von Actien. — Privat-Anzeigen.

Das Reglement für den provisorischen Staatsbetrieb der Römischen Eisenbahnen.

Der „Mon. d. Str. f." veröffentlicht ein Königliches Decret vom 12. Februar d. J., wodurch ein Reglement für die Verwaltung und den Betrieb der durch Gesetz vom Januar 1880 in das Staatseigenthum übergegangenen und durch Gesetz vom 25. December 1881 provisorisch in Staatsbetrieb übernommenen Römischen Bahnen genehmigt wird. In dem letztgenannten Gesetze ist bestimmt, dass die Verwaltung der Römischen Bahnen durch einen dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellten und aus 10 durch Königliches Decret zu ernennenden Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath (Consiglio d'amministrazione) erfolgen soll. Die wesentlichsten Bestimmungen des jetzt veröffentlichten, für die Verwaltung massgebenden Reglements sind:

1. Capitel. Der Verwaltungsrath.

Art. 1. Der Minister bestimmt, welches der Mitglieder des Verwaltungsraths den Vorsitz führen soll.

Art. 2. Der Verwaltungsrath hat folgende Functionen: a) Feststellung des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben, welcher dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorzulegen ist; b) Genehmigung der ordentlichen und ausserordentlichen Betriebskosten; c) Genehmigung der von dem Generaldirector abgeschlossenen Verträge; d) Entscheidung über die Vorschläge des Betriebsdirectors, betreffend die Regelung des Betriebs, Ernennung, Beförderung und Entlassung der von dem Rathe zu ernennenden Beamten; e) Ermächtigung des Generaldirectors zur Anstrengung von Klagen und Schliessen von Vergleichen; f) Prüfung und Feststellung des Standes der Centralcasse und der monatlichen Rechnungsabschlüsse der verschiedenen Dienstzweige; g) Jährliche Ernennung eines Präsidenten der Pensionscasse aus seiner Mitte, Revision und Genehmigung der Rechnungsabschlüsse dieser Institution; h) Revision und Genehmigung des von dem Generaldirector in Gemeinschaft mit dem Ueberwachungscomité zu erstattenden Berichts über den allgemeinen Gang der Verwaltung, die dabei befolgten Methoden und erzielten Resultate. Dieser Bericht ist dem Minister der öffentlichen Arbeiten einzureichen.

Art. 3. Dem Minister der öffentlichen Arbeiten bleibt vorbehalten: a) die Genehmigung von Verträgen, betreffend die Uebernahme oder die Fortführung des Betriebs anderer Bahnen; b) die Bewilligung von Ausgaben, welche im Etat nicht vorgesehen sind oder welche die Ansätze desselben überschreiten; c) die Genehmigung der Arbeiten, Beschaffungen und der betreffenden Verträge, für welche die Kosten aus dem besonderen Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zu entnehmen und dem Anlagecapital zuzurechnen sind; d) die Genehmigung für den Verkauf oder Tausch von Immobilien; e) die Genehmigung von Verträgen, betreffend die Verpachtung von Restaurationen und dergleichen auf eine Dauer von mehr als 3 Jahren; f) die Genehmigung von Tarifänderungen und Verträgen mit anderen Verwaltungen über Verbandsverkehre; g) die Genehmigung organischer Aenderungen in den Personalverhältnissen; h) die Genehmigung der Anordnungen, betreffend die Chefs der Dienstzweige; i) ferner die Genehmigung aller Aenderungen und Anordnungen, welche zur Verbesserung der Verwaltung und des Dienstes als nöthig erkannt werden, welche aber die dem Verwaltungsrathe durch dieses Reglement ertheilten Befugnisse überschreiten.

Art. 4. In Bezug auf die Arbeiten und Lieferungen, welche auf den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zu verrechnen sind, gelten die bezüglichen für die Oberitalienischen Eisenbahnen gegebenen Bestimmungen vom 29. Juli 1879.

Art. 5. Der Verwaltungsrath hält regelmässig alle 14 Tage eine Sitzung und versammelt sich ausserordentlich, so oft es erforderlich ist. Die Zusammenberufung des Raths erfolgt durch den Präsidenten desselben aus eigener Machtvollkommenheit oder auf Anordnung des Ministers. — Die Einladungen zu den regelmässigen und den ausserordentlichen Sitzungen des Raths müssen den Mitgliedern in der Regel mindestens 3 Tage vor dem Tage, auf welchen die Sitzung anberaumt ist, zugestellt werden und müssen die Einladungen von einem Programme der zu behandelnden Gegenstände begleitet sein. Dieses Programm ist gleichzeitig dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem ausserordentlichen Königlichen Commissar zu überschicken.

Art. 6. In jeder Sitzung dürfen nur die auf die Tagesordnung gesetzten Gegenstände behandelt werden, ausgenommen, wenn es sich um sehr dringende Fälle handelt, welche keinen Aufschub zu einer anderen Sitzung erleiden können. Die Dringlichkeit wird im Uebrigen durch absolute Stimmenmehrheit festgestellt.

Art. 7. Den der Beschlussfassung des Raths zu unterbreitenden Vorschlägen sind specielle Berichte des Generaldirectors beizufügen, welche die Motive für diese Vorschläge enthalten müssen. Diese Berichte müssen mindestens 24 Stunden vor dem für die Sitzung festgesetzten Termine zur Disposition des Raths stehen, ausgenommen in Fällen grösster Dringlichkeit. — Den Sitzungen des Raths wohnt der Generaldirector bei, um seine Vorschläge vorzutragen und dieselben bei der Discussion zu unterstützen.

Art. 8. Auch die aus der Initiative der Mitglieder des Raths hervorgehenden Vorschläge müssen mindestens 3 Tage vor der Sitzung dem Präsidium mitgetheilt werden, um auf die Tagesordnung gesetzt werden zu können; der Vorschlagende hat der Anzeige einen schriftlichen Bericht beizufügen, welcher den gemachten Vorschlag motivirt.

Art. 9. Der Präsident leitet die Sitzungen des Raths. In Abwesenheit des Präsidenten und des Vicepräsidenten führt das älteste Mitglied den Vorsitz. Das Amt des Secretärs des Raths wird von einem durch den Rath zu bestimmenden Abtheilungschef des Secretariats der Generaldirection versehen.

Art. 10. Für die Gültigkeit der Beschlüsse des Verwaltungsraths ist die Anwesenheit von wenigstens 6 Mitgliedern einschiesslich des Präsidenten erforderlich. — Art. 11, 12 u. 13 handeln von den Sitzungsprotocollen.

2. Capitel. Ueberwachungscomité (comitato di sorveglianza).

Art. 14. Aus den Mitgliedern des Verwaltungsraths wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten ein aus 3 Mitgliedern be-

stehendes Ueberwachungscomité ernannt, welches, ausser den ihm durch dieses Reglement ertheilten besonderen Befugnissen, dem Generaldirector Beihülfe bei Ausübung seiner Functionen zu leisten hat.

Art. 15. Das Comité hält periodische und ausserordentliche Versammlungen, welchen der Generaldirector beiwohnt. Die Functionen des Ueberwachungscomités sind: a) zu beschliessen über Vertragsentwürfe und das bei jedem Erwerb oder Verkauf einzuhaltende Verfahren; b) in Gemeinschaft mit der Generaldirection die für Lieferungen und Arbeiten eingegangenen Offerten zu öffnen; c) zu beschliessen über Vorschläge, betreffend die Verausgabung etatsmässig und vom Verwaltungsrath bewilligter Mittel, sowie auf Grund der eigenen Competenz andere Ausgaben bis zum Betrage von 4 000 Lire zu genehmigen; ferner zu beschliessen über den Verkauf unbrauchbarer Materialien und die Verpachtung von Restaurationen etc., wenn die Pachtzeit nicht über 3 Jahre beträgt; d) die vorläufige Prüfung und die Begutachtung des dem Verwaltungsrathe vorzulegenden Betriebsetats; e) Prüfung der Vorschläge, welche die Generaldirection dem Verwaltungsrathe vorzulegen beabsichtigt; f) Begutachtung aller von der Generaldirection vorgelegten Fragen.

Art. 16. Dem Comité obliegt die nöthige Feststellung des Bestandes der Centralcasse.

Art. 17. Alle Ausgabemandate müssen mit dem Visum eines der Mitglieder des Ueberwachungscomités versehen sein.

3. Capitel. Der Generaldirector.

Art. 18. Die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsraths obliegt dem Generaldirector; derselbe hat unter eigener Verantwortlichkeit die Verwaltung und den Betrieb des Netzes zu leiten. Für die Ausübung seiner Functionen ist ihm ein Vicedirector beigegeben, welchem er die Festsetzung der Verträge und die Unterzeichnung der Einnahme- und Ausgabemandate übertragen kann. — Ausser dem Secretariat der Generaldirection sind dem Generaldirector und dem Vicedirector auch alle Dienststellen unterstellt, aus denen die Centralverwaltung zusammengesetzt ist, die Buchhalterei, Casse und die Magazinverwaltung. Ferner untersteht ihm das gesammte beim eigentlichen Betrieb beschäftigte Personal. Der Generaldirector und der Vicedirector werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Verwaltungsraths ernannt.

Art. 19. Der Generaldirector vertritt die Verwaltung gegenüber Dritten und führt die Correspondenz mit der Regierung und den öffentlichen Behörden. Er stellt mit Genehmigung des Verwaltungsraths oder unter Vorbehalt dieser Genehmigung die Contracte aller Art fest, welche die Geschäftsführung und die Zwecke der Verwaltung betreffen. Er genehmigt die laufenden Ausgaben für Lieferungen, Arbeiten und Entschädigungen, welche den Transport betreffen, sofern jeder einzelne Posten den Betrag von 1 000 Lire nicht überschreitet und vorbehaltlich der Genehmigung des Ueberwachungscomités.

Art. 20. Dem Generaldirector obliegen noch die nachstehenden Functionen: a) die Zusammenstellung der für die Aufstellung des dem Verwaltungsrath vorzulegenden Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben erforderlichen Elemente; b) die Formulirung der dem Rathe zu machenden Vorschläge über Bauten und Beschaffungen; c) dem Rathe behufs Uebersendung an den Minister der öffentlichen Arbeiten die monatlichen Cassenabschlüsse und Geschäftsnachweisungen vorzulegen; d) dafür zu sorgen, dass die Ueberschüsse der Casse an die Staatscasse abgeliefert werden; e) bei der Controle der Centralcasse in Gemeinschaft mit dem Ueberwachungscomité mitzuwirken und einen der 3 Schlüssel in Verwahrung zu nehmen; f) Vorschläge wegen Fahrplanänderungen dem Verwaltungsrath behufs Uebersendung an den Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen; g) Vorschläge über Verbesserungen in Verwaltung und Betrieb dem Verwaltungsrath zu machen; h) ausserdem hat er alle anderen Functionen zu versehen, welche ihm durch die bei der früheren Verwaltung gültig gewesenen Reglements zugetheilt sind und diejenigen, welche ihm durch künftige Reglements noch zugetheilt werden.

Art. 21. In unvorhergesehenen dringlichen Fällen hat der Generaldirector auf seine Verantwortung alle zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Betriebes nöthigen Massregeln anzuordnen und die entstehenden Kosten anzuweisen. In der nächsten Sitzung hat er jedoch dem Verwaltungsrath oder dem Ueberwachungscomité, je nach der Competenz, bezüglichen Bericht behufs nachträglicher Genehmigung zu erstatten.

Art. 22. Der Generaldirector hat dem Rathe Vorschläge wegen des von Letzterem zu ernennenden Personals zu machen; er ernennt und entlässt das diätarisch beschäftigte Personal innerhalb des Rahmens des genehmigten Bestandes.

Art. 23. Der Generaldirector bringt die den Betrieb betreffenden Anordnungen durch Dienst- oder Tagesbefehle zur Kenntniss des Personals und genehmigt die Veröffentlichung der von den verschiedenen Dienstvorständen zu erlassenden Circulare.

Art. 24. Dem Generaldirector obliegt es, den Minister der öffentlichen Arbeiten zu informiren; er hat ihm und gleichzeitig dem Verwaltungsrath von allen Vorkommnissen, welche die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes betreffen, Mittheilung zu machen und ebenso auch von allen seinerseits erlassenen Publicationen. — Ausserdem hat er dem Minister der öffentlichen Arbeiten auch alles erforderliche statistische Material zu liefern.

Das 4. Capitel, welches von der Revision der Einnahme- und Ausgabemandate und von dem technischen Commissariat für den Betrieb, also von dem Controlwesen handelt, übergehen wir, da es weniger von allgemeinem Interesse ist.

Die Württembergischen Staatsbahnen.

(Nach dem Verwaltungsbericht für 1880/81.) Seit dem vorigen Jahre giebt, dem Vorgange anderer Verwaltungen folgend, das Ministerium der Verkehrsanstalten eine umfassende Darstellung der jährlichen Ergebnisse heraus, während in früheren Jahren von den Verkehrsanstalten ein kurzer „Bericht an den König“ erstattet wurde. In dem vorliegenden Betriebsjahre sind neu eröffnet die Eisenbahnstrecken Murrhardt-Gaildorf, Kisslegg-Wangen, Schwaigern-Eppingen, zusammen 40½ km. Am 31. März 1881 betrug die Länge der Staatsbahnen 1 535 km; die Länge der von Württemberg betriebenen Eisenbahnen beträgt 1 528 km (März 1880 1 487 km) und die Durchschnitts-Betriebslänge des Jahres 1 516 km. Im Secundärbetrieb stand nur die Strecke Kisslegg-Wangen. Die Gesammtzahl aller Stationen (nebst Haltestellen) ist 302. Die Anzahl der Tunnels ist 48 mit 16 520 m Länge. Die horizontalen Strecken der Bahn betragen 22,8 pCt., die Steigungen und Gefälle 77,2 pCt., die stärkste Steigung ist 1 : 44½. In der Hauptsache ist zum Oberbau das Querschwellensystem verwendet, nur 26 km haben eiserne Langschwellen nach dem System Hilf. Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen betragen 4 295 043 *M.*, auf 1 km Länge 2 849 *M.* Die an das Bahnnetz anschliessenden Gruben-, Industriebahnen etc. haben eine Länge von nur 5¾ km. — Der Eisenbahnbetrieb nimmt in Anspruch 2 879 Beamte, 1 233 diätarische Beamte, 4 014 Arbeiter, zusammen 8126. Stand der Betriebsmittel: Locomotiven 331, Tender 300; von den Locomotiven gebaut: 82 in eigenen Werkstätten, 243 von Kessler in Esslingen, 6 von Krauss in München; Personenwagen 782, Lastwagen 5 164, alle zusammen mit 13 217 Achsen. Die Beschaffungskosten für vorhandene Betriebsmittel betrugen 39 045 267 *M.* Durchschnittspreise: 1 Locomotive 48 196 *M.*, 1 Personen-Wagen 7 212 *M.*, 1 Güterwagen 3 379 *M.* Unfälle kamen vor 92 (Vorjahr 148), getödtet wurden 14 (Reisende 2), verletzt 28 (Reisende 3). In Folge von Verunglückungen beim Betrieb wurden nach dem Haftpflichtgesetz an Verunglückte und Hinterbliebene bezahlt 84 008 *M.* — Verkehr: 1. Personen. Im Ganzen gefahren 10 594 486 Personen und zwar im internen Verkehr 95,11 pCt., im directen (von oder nach auswärtigen Stationen) 4,41 pCt., im Transitverkehr 0,48 pCt. Das Procentverhältniss der benutzten Classen ist I. Cl. 0,68, II. 13,39, III. 84,39, Militär 1 pCt. Jede Person ist durchschnittlich gefahren 23⅓ km. Rückfahrtsbilletts wurden benutzt 56,7 pCt. (der Gesammtfrequenz), Rundreise 0,25 pCt., Abonnement 3,07 pCt. Ausnutzung der vorhandenen Plätze I. Cl. blos 8,89 pCt., II. 20,75, III. 27,41, alle zusammen blos 25,89 pCt. — 2. Güterverkehr. Beförderte Tonnenzahl 2 883 045, hiervon im Binnenverkehr 43 pCt., im directen Verkehr und zwar Versandt 14 pCt., Empfang 33 pCt., zusammen 47 pCt., Transit 10 pCt., dazu Vieh 92079 t. Steinkohlen: ganze Zufuhr 496 348 000 kg, davon per Eisenbahn 90,7 pCt., zu Wasser 9,3 pCt. Ferner Procentsatz der Saar- und Ruhrkohle 97, der Bayerischen, Böhmischen u. s. w. Kohle 3 pCt. — Anlagecapital: Bauaufwand 441 885 228 *M.*, pro Kilom. 287 776 *M.* Etwas über 25 Mill. sind hiervon vom Grundstock, ebenso 25 Mill. aus der Restverwaltung bestritten, aus den Betriebseinnahmen 7 741 957 *M.*, der Rest durch Anlehen. Für die Berechnung der Verzinsung kommen in Betracht blos die Kosten der schon betriebenen Eisenbahnen und abzurechnen sind die Kosten der nicht von Württemberg betriebenen Strecken; alsdann bleiben: 435 118 405 *M.* — Rechnungs-Ergebnisse: Gesammteinnahmen 26 535 743 *M.*, Ausgaben 15 336 146 *M.*, Reineinnahme 11 199 597 *M.*, um 2 529 402 *M.* niedriger, als im Voranschlag des Etats. Auf 1 km Betriebslänge entfallen vom Personenverkehr 5 763 *M.*, vom Güterverkehr 10 017 *M.* Die Einnahmen vom Personenverkehr sind 37,5 pCt., vom Güterverkehr 62,5 pCt. Für 1 km Betriebslänge sind die Einnahmen gegenüber 1879/80 um 867 *M.* 82 ₰ gefallen. — Reinertrag: Diesem ist die Summe von 11 043 535 *M.* zu Grunde zu legen. Die Betriebsausgaben betragen 56,9 pCt. der Einnahme (1879/80 51,5, 1878/79 50 pCt.). Der Reinertrag beträgt 2,54 pCt. des Gesammtanlagecapitals für die im Betrieb stehenden Bahnen im Betrag von 435 118 405 *M.* (1879/80 3,09 pCt.). Auf 1 km Betriebslänge ist der Reinertrag gegenüber 1879/80 um 1376 *M.*, gegenüber 1878/79 um 1 879 *M.* gefallen. Im Hauptfinanzetat 1879/81 ist das Erforderniss für die Verzinsung der Eisenbahnschuld zu 15 653 390 *M.* gerechnet, hierzu Tilgung 2 757 731 *M.*, zusammen 18 411 121 *M.* Es verbleiben also durch den Reinertrag von 11 Mill. nicht gedeckt: 7 367 586 *M.* Ausserdem bleibt die Aufwendung aus Grundstock, Restverwaltung u. s. w. mit 81 Mill. ohne Zinserträgniss. — Als Anhang sind eine Reihe von Tabellen beigegeben. Im Personenverkehr rangiren die Stationen folgendermassen: Stuttgart

2 578 425 Reisende, Cannstatt 1 161 225, Ulm 664 328, Heilbronn 603 067, alsdann folgen Ludwigsburg, Esslingen, Tübingen, Reutlingen, Göppingen; im Güterverkehr folgen: Stuttgart mit 474½ Mill., Heilbronn mit 258½ Mill., Ulm mit 192 Mill. Kilogramm; alsdann Bretten, Esslingen, Ludwigsburg, Cannstatt, Reutlingen. Im Cassenverkehr reihen sich: Stuttgart mit 5 473 000 ℳ, Heilbronn mit 2 167 000 ℳ, Ulm mit 1 729 000 ℳ; Esslingen mit 1 041 000 ℳ, Ludwigsburg, Reutlingen, Cannstatt.

Die Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1881.

(Schluss aus No. 30 S. 421.)

Der Güter- und Viehverkehr schliesst mit 6 493 646 ℳ ab, weist sonach gegen das Vorjahr, welches 6 649 198 ℳ erbrachte, ein Weniger von 155 551 ℳ oder 2,34 pCt. aus. Nach den einzelnen Beförderungsquantitäten und den daraus erzielten Erträgnissen vertheilt sich diese Gesammtsumme: a) auf Eil- und Expressgut mit 229 143 ℳ (in 1880: 213 201 ℳ) oder 15 941 ℳ = 7,48 pCt. mehr gegen das Vorjahr. Befördert wurden nämlich 15 870 725 kg gegen 15 706 290 kg oder 164 435 kg = 1,05 pCt. mehr wie in 1880. Pro 100 kg beträgt sonach das Einnahmeergebniss 1,44 ℳ gegen 1,36 ℳ — b) auf Frachtgut mit 5 888 761 ℳ, wogegen das Vorjahr mit 6 042 187 ℳ oder mit einem Plus von 153 426 ℳ = 2,41 pCt. abschloss. Die Beförderungsquantitäten betrugen 2 040 303 460 kg gegen 2 188 928 980 kg in 1880, haben sonach gegen letzteres Jahr um 148 625 520 kg = 6,79 pCt. abgenommen. Dagegen hat sich das Durchschnittsergebniss pro 100 kg von 0,276 ℳ in 1880 auf 0,289 ℳ oder um 0,013 ℳ erhöht. — c) auf Militärgut mit 2 435 ℳ oder gegen 6 493 ℳ in 1880, ein Weniger von 4 058 ℳ = 62,50 pCt.; die Beförderungsquantitäten stellen sich hier nur auf 429 865 kg gegen 749 535 kg in 1880, oder heuer 319 670 kg = 42,65 pCt. weniger. — d) auf den Viehverkehr mit 285 108 ℳ, was gegen das Vorjahr mit 274 151 ℳ ein Mehr von 10 957 ℳ = 4,00 pCt. ergiebt Die beförderte Stückzahl hat dagegen einen grösseren Procentsatz aufzuweisen, nämlich 1 122 346 Stück gegen 679 052 Stück in 1880 oder im Berichtsjahre 443 294 Stück = 65,28 pCt. mehr. Der Durchschnittsertrag eines Stückes ist von 40 ₰ auf 25 ₰ pro 1 Stück zurückgegangen. Die Zunahme von Kleinviehtransporten, von Schafen und Ferkeln, hat dieses Ergebniss veranlasst; ausserdem wurden zur Gewinnung der Schaftransporte erhebliche Frachtermässigungen eingeführt. — e) auf frachtpflichtiges Dienstgut mit 6 896 ℳ gegen 16 526 ℳ in 1880 oder ein Weniger von 9 630 ℳ = 58,27 pCt. gegen das Vorjahr. — f) auf Nebenerträge, nämlich a) Frachtzuschläge für Versicherungen mit 15 907 ℳ (in 1880: 17 852 ℳ) und b) Provisionen etc. mit 62 751 ℳ (in 1880: 77 105 ℳ).

Der Kohlenverkehr hat am meisten Noth gelitten, indem die Beförderungsmenge von 1 061 705 000 kg in 1880 auf 983 935 000 kg oder um 77 770 000 kg = 7 33 pCt. und das Erträgniss hieraus von 3 315 694 ℳ auf 3 066 751 ℳ oder um 248 943 ℳ = 7,51 pCt. zurückgegangen sind. Der Durchschnittsertrag hat sich um 0,062 ₰ pro 100 kg gemindert.

Einschliesslich des Kohlenverkehrs beziffert sich der Gesammtertrag aus dem Güterverkehre auf 9 564 398 ℳ, weist sonach gegen das Vorjahr mit 9 964 893 ℳ eine Reduction um 404 494 ℳ = 4,06 pCt. auf. Ferner wurden vereinnahmt: a) an Vergütung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 112 323 ℳ gegen 111 119 ℳ in 1880, oder 1 204 ℳ = 1,8 pCt. mehr; b) an Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 113 461 ℳ gegen 99 569 ℳ im Vorjahre, oder 13 891 ℳ = 13,95 pCt. mehr; c) an Erträgen aus Veräusserungen 184 443 ℳ gegen 217 891 ℳ in 1880, oder 33 447 ℳ = 15,35 pCt. weniger, und d) verschiedene sonstige Einnahmen 342 138 ℳ gegen 353 370 ℳ in 1880, oder 11 231 ℳ = 3,17 pCt. weniger. Von letzteren Erträgnissen kommen auf Telegraphengebühren 4 143 ℳ (3 032 ℳ in 1870), auf Steinbrüche 34 024 ℳ (57 367 ℳ), auf Post 53 974 ℳ (55 065 ℳ) und auf Brückengeld 62 591 ℳ (60 793 ℳ). Im Ganzen haben die „Anderen Quellen" einen Ertrag von 752 366 ℳ geliefert, sind sonach gegen das Vorjahr mit 781 949 ℳ um 29 582 ℳ zurückgeblieben.

Die Summe der im Jahre 1881 beförderten Gewichtsmengen beträgt an Gütern 2 062 401 670 kg oder 41 248 033,40 Centner und an Kohlen 983 935 000 kg oder 19 678 700 Centner, mithin zusammen 3 046 336 670 kg oder 60 926 733 Centner, was gegen das Vorjahr mit 3 278 453 965 kg oder 65 569 079,30 Centner für 1881 ein Weniger von 232 117 295 kg = 4 642 345,90 Centner oder 7,62 pCt. ausmacht.

Die Betriebsausgaben beziffern sich insgesammt auf 7 643 580 ℳ Der Stand derselben ist ein befriedigender, indem der Vergleich mit den Ausgabepositionen des Budgets (8 120 441 ℳ) die beträchtliche Minderausgabe von 476 860 ℳ oder 5,87 pCt. und der Vergleich derselben mit den Ausgaben des Vorjahres (7 812 896 ℳ) eine Minderausgabe von 169 316 ℳ oder von 2,18 pCt. nachweist. Diese erhebliche Minderausgabe gegen die budgetirte Ausgabe wird, wie der Bericht bemerkt, um so mehr gewürdigt werden müssen, wenn in Erwägung gezogen wird, dass das Budget der Pfälzischen Bahnen mit Rücksicht auf die Ungunst der Verkehrs- und Ertragsverhältnisse und auf das Anwachsen der Zins- und Amortisationslast schon seit Jahren die Betriebsausgaben nach Möglichkeit herabgedrückt und auch pro 1881 die Ausgabesätze auf das knappste Mass beschränkt hat. Die hauptsächlichsten Ersparungen sind erzielt worden an der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und des Fahrmaterials, wobei indess die pflichtmässige Rücksicht auf die betriebsfähige Instandhaltung von Bahn und Material und die ordnungsmässige Ausführung des Betriebsdienstes in keiner Beziehung ausser Acht gelassen wurde. An den Gesammtausgaben mit 7 643 580 ℳ participiren die Allgemeine Verwaltung mit 710 192 ℳ (661 280 ℳ in 1880), die Bahnverwaltung mit 1 950 370 ℳ (2 049 896 ℳ) und die Transportverwaltung mit 4 983 017 ℳ (5 101 720 ℳ); letztere vertheilt sich auf: a) äusserer Bahnhofsdienst 1 320 592 ℳ, b) Expeditionsdienst 876 668 ℳ, c) Zugbegleitungsdienst 625 100 ℳ und d) Zugförderungsdienst 2 160 656 ℳ Die Ersparnisse, welche unbeschadet einer tadellosen Instandhaltung von Bahn und Material erzielt werden konnten, beziehen sich auf die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und des Fahrmaterials, dann auf Material- und Personalausgaben, und sind so belangreich, dass bei dem nicht unerheblichen Rückgange der Einnahmen das verhältnissmässig günstige Ergebniss des Rechnungsabschlusses lediglich den erzielten Minderausgaben beizumessen ist. Die nachfolgenden Durchschnittssätze der Betriebskosten geben hierfür die ziffermässige Bestätigung; sie betragen: pro Tag 20 941 ℳ (in 1880 21 346 ℳ) Differenz — 405 ℳ, pro Bahnkilometer 12 094 ℳ (12 362 ℳ) Differenz — 267 ℳ, pro Nutzkilometer 1,89 ℳ (1,95 ℳ) Differenz — 6 ₰. Bei dem günstigen Stande der Betriebsausgaben hat sich auch der Procentsatz derselben von der Bruttoeinnahme auf 56,56 pCt., somit beiläufig auf dem Stande des Vorjahres gehalten, obwohl die Bruttoeinnahme um 2,69 pCt. geringer gewesen ist, als im Vorjahre.

Die Betriebsrechnung schliesst an Einnahmen mit 13 512 004 ℳ und an Ausgaben mit 7 643 580 ℳ ab, und verbleibt sonach ein Activrest von 5 868 424 ℳ, letzterer betrug in 1880 6 073 486 ℳ, was für das vorliegende Berichtsjahr ein Weniger von 205 061 ℳ ergiebt. — Von diesem Activreste wurden gemäss Ziffer IV lit. a der Fusionsgrundlagen zunächst gedeckt die Zinsen und Amortisationsquoten der Prioritätsanlehen der drei Bahngesellschaften mit 4 833 669 ℳ, sodass ein Ueberschuss von 1 034 755 ℳ verbleibt. Sodann waren gemäss Ziffer IV lit. b zu zahlen die Zinsen der Actien der drei Bahngesellschaften mit 2 070 263 ℳ, sodass sich ein Deficit von 1 035 507 ℳ ergiebt. Hierzu kommen noch die zu zahlenden Präcipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahnactien mit 1 115 532 ℳ, und verbleibt somit ein Passivrest von 2 151 040 ℳ, welcher aus der Staatscasse zuzuschiessen ist. Die Gesammtausgaben für Zinsen und Amortisationen beliefen sich auf 6 903 932 ℳ gegen 6 705 905 ℳ in 1880, mithin im Berichtsjahre 198 027 ℳ = 2,95 pCt. mehr. — Die Abrechnung des zur Versicherung des Fahrmaterials der Bahnzüge und der Waaren in den Güterschuppen gegen Feuersgefahr und sonstige Beschädigungen vorhandenen Fonds zeigt pro 1881 folgenden Abschluss: Bestand pro 1880 338 396 ℳ, Zuschuss pro 1881 laut Budget 30 000 ℳ, Activzinsen 14 680 ℳ, ergiebt an Einnahmen 383 077 ℳ Hiervon ab an Ausgaben 3 949 ℳ, verbleibt ein Activrest von 379 128 ℳ

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

(Aus dem Geschäftsbericht pro 1881.)

* Sowohl der Kohlenverkehr, als auch der übrige Güterverkehr haben im Jahre 1881 wieder einen erfreulichen Aufschwung genommen. Der Umschlag diverser Güter an der Elbe hat sich von 38 000 t auf 57 000 t gehoben. Ebenso hat der Personenverkehr hat im Jahre 1881 zugenommen. Es wurden befördert 783 592 Personen gegen 753 353 Personen in 1880, so dass sich im Jahre 1881 im Personenverkehr eine Mehrbeförderung von 30 239 Personen ergiebt.

An Gütern wurden befördert 3 921 081,87 t gegen 3 813 963,58 t in 1880, somit 107 118,29 t mehr.

Die Güterbewegung zerfällt in 3 446 912,00 t Kohlen und in 474 169,87 t diverse Güter, wonach sich im Vergleiche mit dem Jahre 1880 eine Mehrverfrachtung von 50 942,95 t Kohlen und von 56 175,34 t diversen Gütern ergiebt.

Die finanziellen Resultate des Jahres 1881 verglichen mit denen des Jahres 1880 stellen sich wie folgt:

	1881 fl.	1880 fl.	Differenz fl.
Einnahme:			
Personenverkehr	328 337	317 743	+ 10 594
Frachtenverkehr	3 019 406	2 953 688	+ 65 717
Diverse	198 427	176 401	+ 22 025
Zusammen	3 546 170	3 447 833	+ 98 338
Betriebsausgabe:			
Allgemeine Verwaltung	63 237	59 406	+ 3 832
Transportverwaltung	527 855	514 643	+ 13 211
Bahn- und Gebäudeerhaltung	502 387	525 894	— 23 507
Fahrbetriebsmittel-Erhaltung	239 238	251 896	— 12 657
Zusammen	1 332 716	1 351 838	— 19 122
Procent der Einnahme	37,58	37,21	—
Andere Ausgaben	95 514	81 654	—

	1881	1880	
Verzinsung und Amortisation der Prioritäten	648 750	710 745	—
Abschreibung der Kosten zu cassirender Schleppbahnen	40 000	35 000	—
Der Reingewinn betrug	1 429 190	1 268 596	—
Derselbe wurde wie folgt vertheilt:			
Zum Reservefonds	58 000	51 000	—
Zur Actientilgung	14 616	13 912	—
5 pCt. Actienzinsen	262 584	263 287	—
Zum Reservefonds	500 000	400 000	—
Tantième	51 149	54 040	—
Superdividende	530 950	489 510	—
Gewinnübertrag	20 818	11 928	—
Nach der Bilanz war der Bestand des Reservefonds incl. Dotirung	509 000	451 000	—
Dispositions-Reservefonds	1 669 094	1 168 878	—

Dem Dispositions-Reservefonds wurden an Kosten für die Prioritätenconvertirung für 1880 und 1881 je 447 895 fl. entnommen. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat seit 1867, mit Ausnahme zweier Jahre, in denen 33 132 resp. 18 255 fl. weniger als in den Vorjahren eingenommen wurden, alljährlich Mehreinnahmen erzielt. Die Dividende stieg gegen 1880 in 1881 von 14 pCt. auf 14¾ pCt. (31 fl.) pro Actie zu 210 fl.

Zur Verstaatlichung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

* Die Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses, welche den Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens für den Staat vorzuberathen hatte, genehmigte nach dem vorliegenden Berichte derselben an das Haus mit 12 gegen 5 Stimmen das ganze Gesetz.

Von den Gründen, welche bei der Berathung des Gesetzentwurfes für die Genehmigung desselben und des Vertrages geltend gemacht wurden, hebt die Commission folgende besonders hervor:

Der Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens für den Staat sei zur Durchführung und Befestigung des Staatseisenbahnsystems unbedingt nothwendig; es sprechen dafür nicht nur im Allgemeinen alle die Gründe, welche für das Staatsbahnsystem überhaupt angeführt werden können, sondern es seien bei diesem Unternehmen in ganz besonderem Masse Voraussetzungen vorhanden, welche den Erwerb im Verkehrs- und Wirthschaftsinteresse, sowie in Beziehung auf die Landesvertheidigung äusserst wünschenswerth machten. Die Linien der fraglichen Eisenbahn seien an dem Verkehr mit dem Königreich Sachsen, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz und Italien in hohem Grade betheiligt; den Verkehr von Berlin nach Bayern hat sie ausschliesslich in Händen; auch vermittelt sie den Verkehr mit dem Thüringischen Lande, mit Frankfurt und dem Südwesten Deutschlands. Durch Uebernahme des Betriebes auf der Linie Kohlfurt-Falkenberg sei das Unternehmen zugleich in den Besitz der kürzesten Route für einen grossen Theil des Schlesischen Verkehrs mit der Provinz Sachsen gelangt. Den lebhaften Localverkehr sichert die in hoher Blüthe stehende Industrie der durchschnittenen Verkehrsgebiete. Der Erwerb der Thüringischen Bahnen gewinnt erst durch die Verstaatlichung dieser Bahn seine volle Bedeutung und die Regelung der Beziehungen zu den Sächsischen Staatseisenbahnen werde dadurch wesentlich erleichtert. Die Frage, ob der verabredete Preis als ein angemessener zu erachten sei, müsse ebenfalls bejaht werden.

Zwar ergäben die Zusammenstellungen der Betriebsergebnisse, dass sowohl die kilometrischen, wie die Gesammteinnahmen bis zum Jahre 1874 stetig zu, von diesem Zeitpunkte aber bis zum Jahre 1879 einschliesslich ununterbrochen abgenommen haben, und dass erst im Jahre 1880 die Einnahmen und die von 18½ pCt. bis auf 5 pCt. heruntergegangene Dividende sich wieder gehoben haben, und zwar auf 6 pCt. wie im Jahre 1876. Dieser Niedergang habe jedoch seine besonderen Ursachen in dem allgemeinen Rückgange in den wirthschaftlichen Verhältnissen, in der bedeutenden Erhöhung des zur Empfangnahme der Dividende berechtigten Actiencapitals, in der Verzinsung der letzten Anleihe von 30 000 000 ℳ, die nach Fertigstellung der Ergänzungsbauten nicht mehr dem Baufonds, sondern dem Betriebsfonds zur Last fiel, und in der Eröffnung von Concurrenzlinien, wie Berlin-Dresden und Berlin-Blankenheim, endlich auch beim Güterverkehr in der 1878 erfolgten Aenderung des Tarifschemas gehabt. Nachdem die nachtheilige Wirkung der Concurrenz der letztgedachten beiden Eisenbahnen im Wesentlichen überwunden sei, und da trotz der Einlegung eines neuen Nachtcourierzuges auf der Berlin-Wetzlarer Route und der dadurch verstärkten Concurrenz auch im Jahre 1881 der Verkehr wiederum nicht unerheblich gestiegen ist, indem aus dem Personenverkehr eine Mehreinnahme von etwa 33 000 ℳ, und aus dem Güterverkehr eine solche von etwa 200 000 ℳ erzielt wurde, da endlich auch für die Zukunft nach den bisherigen Erfahrungen zu erwarten sei, dass eine etwaige ungünstige Einwirkung weiterer Veränderungen im Staatseisenbahn-Besitz, namentlich der Erwerb der Thüringischen Bahnen durch Entwickelung des eigenen Verkehrs der Bahn und durch festeren Anschluss an die südlichen Nachbarbahnen sehr bald eine Ausgleichung finden werde, so erscheine die Annahme der Staatsregierung gerechtfertigt, dass die künftige Rentabilität der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, ihre fernere Selbstständigkeit vorausgesetzt, gegen diejenige der Jahre 1880 und 1881 sich wesentlich nicht verändern, und eher steigen als sinken werde.

Wenn man ferner erwäge, dass nach der Denkschrift der Regierung eine weitere Reduction der Betriebskosten der Bahn wohl angängig sein würde, sowie, dass das Deficit bei der Strecke Kohlfurt-Falkenberg, welches im Jahre 1880 durch den gesteigerten Verkehr um rot. 70 000 ℳ geringer geworden ist als im Vorjahre, bei der Bewerthung der Stammbahnactien voll in Rechnung gezogen ist, so könne man sich der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass der geforderte Preis ein angemessener sei und der dauernde Werth der Bahn einer Rente von mindestens 6 pCt. entspreche. Der Mehraufwand an Zinsen für die bisher noch aus dem Baufonds verzinsten Obligationen, die Erhöhung der an die Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu zahlenden Minimalvergütung um 80 000 ℳ vom Jahre 1883 ab, und die Mehrausgabe für erhebliche Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen, würden durch die Ersparnisse beim Baufonds mit rot. 2 000 000 ℳ und durch die Reducirung der Rücklagen in den Erneuerungsfonds um mindestens 200 000 ℳ, reichlich gedeckt.

Bei einer früher in der ersten Hälfte des Jahres 1881 vorgenommenen Berechnung seien diese Ersparnisse nicht berücksichtigt und daher die dauernde Rente irrthümlich nur auf 5¼ pCt. geschätzt worden, das Ergebniss eingehender commissarischer Verhandlungen hätte jedoch zu einer Berichtigung und zu dem Angebote von 6 pCt. geführt.

Als besondere Vortheile, welche der Staatsverwaltung durch den Ankauf der Berlin-Anhaltischen Bahn erwachsen, wurden vor Allem der eminente Werth des mit den vollständigsten Einrichtungen für den grossen Verkehr ausgestatteten Anhalter Bahnhofs zu Berlin in der Hand des Staates, und zwar vorzugsweise im Hinblick auf die Mitbenutzung desselben für die Berlin-Dresdener Eisenbahn, das Entbehrlichwerden der Bahnhofsanlagen der letzteren und die dadurch gegebene Möglichkeit einer Reduction der Personal- und Betriebskosten hervorgehoben. Es wurde ferner hingewiesen auf die Erleichterung der Verhandlungen über die nothwendige Umgestaltung der Bahnhöfe in Halle und Leipzig und die Ersparnisse, welche durch Vereinfachung des Stations- und Güterdienstes auf den gemeinschaftlichen Stationen und durch Verminderung der Beamtenzahl im Verwaltungs- und Betriebsdienst erzielt werden könnten, und schliesslich die Genehmigung zum Ankauf der Bahn auch als im finanziellen Interesse des Staates liegend empfohlen.

In der kurzen Generaldebatte trat die Mehrzahl der Commissionsmitglieder der vorstehenden Motivirung im Grossen und Ganzen bei, nur an die in Aussicht gestellte Verminderung der Beamten wollte man nicht recht glauben. Die Höhe des Kaufpreises und der zu zahlenden Rente wurde im Speciellen nicht bemängelt, dagegen erklärte die Mehrheit der Gegner des Staatsbahnsystems, dass sie auch dem projectirten Erwerbe des Berlin-Anhaltischen Unternehmens gegenüber auf ihrem principiellen Widerspruche beharren müsse.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 24. April. (Politische Wochenschau. Aus dem Abgeordnetenhaus und der Budgetcommission. Revision des Actiengesetzes. Oberschlesische Eisenbahn. Breslau-Schweidnitz-Freiburg. Märkisch-Posener Bahn. Cottbus-Grossenhain. Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn. Holsteinische Marschbahn. Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn. Die technische Prüfung der Gotthardbahn.)

In der vorigen Woche haben die Ausschussberathungen des Bundesraths über das Tabakmonopolproject das öffentliche Interesse fast ausschliesslich in Anspruch genommen. Die Ausschüsse sind am Freitag mit ihrer Berathung zu Ende gekommen und haben zunächst beschlossen, von einem schriftlichen Referat abzusehen, vielmehr mündlich dem Plenum der hohen Körperschaft über das Resultat der Berathungen Bericht erstatten zu lassen. Betreffs der zu zahlenden Entschädigungen wurde von den Ausschüssen eine Erhöhung der ursprünglichen Sätze vorgenommen; Fabrikanten sollen das Sechsfache, Händler das Dreifache des fünfjährigen Durchschnittes erhalten, während der Entwurf nur das Fünf- resp. Zweifache bestimmt. Es heisst, dass der Antrag Hamburgs und Bremens, wonach im Falle der Annahme des Monopols den beiden Hansestädten in Bezug auf die Uebernahme der Vorräthe, sowie hinsichtlich der Entschädigung gleiche Rechte wie dem Zollinland gewährt werden sollte, in der Minorität geblieben sei. Die Abänderungen scheinen, ausser den beiden

obenerwähnten, darauf hinauszukommen, die Zuständigkeit des Bundesraths in gewissen Fällen, deren Entscheidung nach dem Entwurf dem Reichskanzler zustehen sollte, zu sichern, ferner sollen, namentlich auf Antrag Württembergs den Einzelstaaten grössere Rechte eingeräumt werden. Am heutigen 24. d. M. Nachmittags hat sich das Plenum des Bundesraths über die Vorlage entschieden; der so geänderte Tabaksmonopolentwurf ist mit 36 gegen 22 Stimmen angenommen. Dafür haben Preussen, Württemberg, Mecklenburg-Schwerin und die Thüringischen Staaten mit Ausnahme von Reuss gestimmt. — Die Verhandlungen im Preussischen Abgeordnetenhause, welche am Dienstag den 18. d. M. wieder begannen, haben einen sehr schleppenden Verlauf genommen. Für heute stand die zweite Lesung der Gesetzentwürfe über die Eisenbahnräthe und über den Ankauf des Berlin-Anhalter Eisenbahnunternehmens auf der Tagesordnung. Vorher wurden zwei volle Sitzungen für das sogenannte Secundärbahngesetz verwendet und es kam in Folge dessen am Freitag zu einer längeren Debatte über die geschäftliche Lage. — Wenn sich die Nachricht bestätigt, der zufolge die nächste Plenarsitzung des Herrenhauses erst am 1. Mai abgehalten werden soll, lässt es sich noch gar nicht absehen, wann der Landtag wird geschlossen werden können. In der kirchenpolitischen Commission des Herrenhauses sind sehr bedeutende Aenderungen an den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses bezüglich des Kirchengesetzes vorgenommen.

Die zweite Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes. Zunächst handelt es sich um den Bau von Secundärbahnen. Der Commissions - Antrag ging dahin, folgende Summen für den Bau der Eisenbahnen zu genehmigen: 1. von Königsberg nach Labiau 4 924 000 ℳ, 2. von Johannisburg nach Lyck 4 516 000 ℳ, 3. von Hohenstein über Schöneck nach Berent 3 910 000 ℳ, 4. von Jatznick nach Ueckermünde 1 184 000 ℳ, 5. von Liegnitz nach Goldberg 1 260 000 ℳ, 6. von Greiffenberg nach Löwenberg und von Greiffenberg nach Friedeberg 2 672 000 ℳ, 7. von Oberröblingen nach Querfurt 800 000 ℳ, 8. von Wernigerode nach Ilsenburg 675 000 ℳ, 9. von Scharzfeld - Lauterberg nach St. Andreasberg 976 000 ℳ, 10. von Osnabrück nach Brackwede 2 630 000 ℳ, 11. von Wabern nach Wildungen 846 000 ℳ, 12. von Westerburg nach Hachenburg 2 285 000 ℳ, 13. von Prüm über St. Vith und Montjoie nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigungen von Faimonville nach Malmedy 14 567 000 ℳ, 14. von Raeven oder einem andern Punkt der Bahn ad 13 nach Eupen 970 000 ℳ (die Regierung hatte nur 880 000 ℳ verlangt), 15. von Walheim oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahn ad 13 nach Stolberg 1 263 000 ℳ (die Regierung hatte 1 189 000 ℳ verlangt) und 16. von Ahrweiler nach Adenau 3 560 000 ℳ (statt der von der Regierung geforderten Summe von 3 500 000 ℳ. Bei der Berathung ergriffen nur die Abgeordneten der betreffenden Landestheile das Wort, welche die einzelnen Bahnen befürworteten. In Veranlassung einer Bemerkung des Abgeordneten v. Helldorf, die Regierung scheine nicht nach einem bestimmten Plan mit dem Bau von Secundärbahnen vorzugehen, erwiderte der Minister der öffentlichen Arbeiten: Die Vorlage sei das Resultat sehr eingehender Prüfungen und dringender Anträge der Provinzialbehörden. Er habe sich überzeugt, dass die Berichte derselben zuverlässig seien und habe er sich auf diese Berichte gestützt, ohne dadurch dem weiteren Ausbau des Eisenbahnwesens präjudiziren zu wollen. Es besteht allerdings in dem betreffenden Kreise das Bedürfniss weiterer Bahnen; man habe sich vorläufig auf das unbedingt Nothwendige beschränken müssen. Gegen die Zulassung von Privatsecundärbahnen habe die Regierung gar nichts einzuwenden, vorausgesetzt, dass die betreffende Gesellschaft den Nachweis des Besitzes ausreichender Capitalien führen könne. Dieser Nachweis sei aber vielfach nicht erbracht worden. Solchen Gründungen früherer Zeit werde nach wie vor die Thür verschlossen sein. (Beifall rechts.) Das Haus genehmigte sämmtliche Positionen nach den Vorschlägen der Commission, obgleich der Minister sich gegen die zu Position 14, 15 und 16 vorgeschlagene Erhöhung der von der Regierung geforderten Summen ausgesprochen hatte. —

Aus der Budgetcommission ist zu berichten, dass dieselbe in ihrer Abendsitzung vom 21. d. Mts. den Nachtragsetat betreffend die verstaatlichten Bahnen unverändert angenommen hat. Von den Regierungscommissarien wurde erklärt, dass die Zinsen und Amortisationsbeträge für die Prioritäten auch pro rata für das 5. Quartal würden mit vertheilt werden, und zwar ganz unabhängig von der Frage, wann die Zinsen und Amortisationsbeträge fällig werden. Abg. Dr. Hammacher wird im Plenum darüber mündlichen Bericht erstatten. Des Weiteren wurden eine Anzahl von Petitionen wegen Eisenbahnarbeiten der Regierung zur Erwägung überwiesen, nämlich:

1. betreffend die Secundärbahnlinie von Gnesen über Nakel nach Konitz und von Gnesen nach Nakel mit einer Abzweigung über Wongrowitz nach Rogasen;

2. bezüglich der Erbauung einer Eisenbahn von Posen nach Bromberg nebst einer Stichbahn Mietschko-Wongrowitz, damit dem zwischen den Eisenbahnlinien Posen - Schneidemühl, Schneidemühl - Bromberg und Bromberg - Gnesen - Posen belegenen Landstrich ein geeigneter Anschluss an den Eisenbahnverkehr thunlichst bald verschafft werde;

3. Petition des Kreisausschusses des Kreises Glatz, welche den Bau einer Eisenbahn von Glatz über Reinerz nach der Landesgrenze bei Nachod beantragt;

4. Petition des landwirthschaftlichen Vereins in Carthaus, welcher beantragt, den Kostenbetrag für den Bau einer Secundär-Eisenbahn von Praust über Luckau nach Carthaus in das Gesetz, betreffend die Erweiterung des Staats - Eisenbahnnetzes, aufzunehmen.

Die Commission zur Berathung der Revision des Actiengesetzes hat, wie wir schon mitgetheilt, eigentlich ihre Verhandlungen beendet. Aus denselben wird noch berichtet, dass die meisten verschärfenden Bestimmungen des Entwurfs, insbesondere betreffs der Verbindlichkeiten der Zeichner von Actien und der Minimalhöhe der Einzahlung, von der Commission gebilligt worden und dass von mehreren Seiten daneben der Erlass eines Börsengesetzes in Anregung gebracht wurde. Dagegen wurde den die Stellung des Aufsichtsraths erschwerenden Abänderungen nicht zugestimmt. Ein nochmaliges Zusammentreten der Sachverständigencommission soll nicht ausgeschlossen sein; auch hält man es für wahrscheinlich, dass der revidirte Entwurf erst, nachdem er dem Preussischen Volkswirthschaftsrath zur Begutachtung vorgelegt worden, an den Reichstag gelangen wird.

Die Oberschlesische Eisenbahn wird berührt durch die Verhandlungen und Beschlüsse, welche in der jüngsten Sitzung des Schlesischen Provinziallandtages gepflogen wurden. Der Landtag nahm in jener Sitzung mit Stimmeneinhelligkeit folgende Anträge an: 1. „die Regierung zu ersuchen, eine möglichst wohlwollende Stellung zu den Anträgen auf Concessionirung einer Privatbahn aus dem Oberschlesischen Kohlenrevier nach Liegnitz oder Breslau zum Anschluss an die Niederschlesisch - Märkische Bahn einzunehmen und dieselbe im Interesse der geschädigten Schlesischen Industrie und Landwirthschaft zu unterstützen, 2. den Reichskanzler zu bitten, gemäss Artikel 45 der Reichsverfassung die Regierung im Wege der Gesetzgebung zu veranlassen, die jetzigen, die Provinz Schlesien arg schädigenden Ausnahmetarife zu beseitigen.“ — Es handelte sich hierbei hauptsächlich, wie der Referent hervorhob, darum, eine weitere Ermässigung der Kohlentarife der Schlesischen Bahnen und besonders der Oberschlesischen herbeizuführen. Der Landtags-Commissar, Ober-Präsident v. Seydewitz, erklärte sich mit dem Motive, welches zur Stellung des Antrages geführt, einverstanden, wies aber nochmals auf die Erklärung des Ministers im Abgeordnetenhause hin, dass es der Staatsregierung bei dem Statut der Oberschlesischen Eisenbahn unmöglich sei, einen Zwang auf die Eisenbahngesellschaft auszuüben und sie in ihrer Autonomie in Bezug auf ihre Tarife zu beschränken. Er hob im Weiteren hervor, dass durch Beschluss der Verwaltungsräthe der beiden Eisenbahnen vom 1. Juli d. J. ab ein ermässigter Tarif eintrete, der ungefähr die Mitte halte zwischen den bisherigen Tarifen und denjenigen, welchen der vorliegende Antrag wünsche.

Die Direction der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn publicirt die Auszahlung der Dividende von $4\frac{1}{2}$ pCt. (27 ℳ pro Stammactie) für das Jahr 1881. Derselben ist nach einer Meldung der „Schles. Ztg.“ ein Rescript des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugegangen, in welchem die Offerte der Bahn, sie gegen Zahlung von zwei Millionen Mark aus der Concession für den Bau der Bahnlinie Podejuch-Ostswine zu entlassen, abgelehnt wird. Das Rescript verpflichtet die Bahn weiter, den Bau der genannten Linie nunmehr schleunigst zu beginnen. Die General-Versammlung der genannten Bahn findet am 10. Mai statt.

Gegen die Märkisch-Posener Eisenbahn ist bei dem Gericht in Guben, wie schon erwähnt worden, von Besitzer unbezahlt gebliebener Coupons von Märkisch-Posener Eisenbahn-Stamm-Prioritätsactien eine Klage wegen Zahlung der rückständigen Dividende eingereicht worden. Ueber den Inhalt dieser Klage berichtet man nun dem „Berl. Act.“ Folgendes: Das neue Verfahren, den Gewinn des laufenden Jahres zur Zahlung des laufenden Coupons der Stamm-Prioritätsactien zu verwenden, wird erst seit 1875 angewendet. Vordem und namentlich auch für die Jahre 1873 und 1874 ist der Gewinn des laufenden Jahres zur Bezahlung alter rückständiger Coupons verwendet worden; aus dem Gewinn von $3\frac{1}{2}$ pCt. pro 1873 und von $2\frac{1}{3}$ pCt. pro 1874 sind z. B. die Dividendenscheine von 1871 und 1872 theilweise bezahlt. Die Klage macht nun geltend, dass, wenn das damals geübte Verfahren später als unrichtig erkannt und demgemäss aufgegeben wurde, die Coupons der Jahre 1873 und 1874 zu Unrecht uneingelöst geblieben sind; ihnen, so wird deducirt, hätte mindestens der Gewinn von 1873 und 1874 mit $3\frac{1}{2}$ resp. $2\frac{1}{3}$ pCt. zukommen müssen — und namentlich auf Erlangung dieses Gewinnes für die im Besitz des Klägers befindlichen Coupons richtet sich die Klage, für deren Fundamentirung weiter angegeben wird, dass vor Liquidation der Gesellschaft die Streitfrage zum Austrage gebracht werden müsse, wenn man sich auch, so lange die Gesellschaft wie seither ruhig fortbestand, in der Hoffnung still verhalten konnte, aus dem Gewinne späterer Jahre ohne Processführung zur Zahlung zu gelangen.

Die Cottbus - Grossenhainer Eisenbahn, die in den Besitz des Preussischen Staates übergegangen ist, hat vorgestern ihre letzte Generalversammlung abgehalten. Die Gegenstände derselben waren: Bericht des Aufsichtsraths und der Direction über die Lage des Geschäfts, Vorlage der Bilanz für das Rechnungsjahr 1881 und Ertheilung der Decharge. Gegen Rechnung und Bilanz war seitens der Generalversammlung, in welcher 9 318 Stimmen vertreten waren, nichts zu erinnern, deshalb wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe für 1881 Decharge ertheilt. — Nach den bekanntlich perfect gewordenen Bestimmungen des Verstaatlichungsvertrages steht den Actionären für 1881 die Rente von 3 pCt. auf die Stammactien und von 5 pCt. auf die Prioritäts-Stammactien zu, und ist die Auszahlung derselben den Actionären bereits bekannt gegeben. Wenn die Verstaatlichung des Unternehmens nicht erfolgt wäre, so würde sich der Abschluss pro 1881 folgendermassen gestellt haben: Verfügbarer Ueberschuss 764 849 ℳ, welcher zu verwenden gewesen wäre: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 128 504 ℳ, zur Tilgung derselben 4 800 ℳ, 5 pCt. Dividende der Stamm-Prioritätsactien mit 450 000 ℳ, 2½ pCt. Dividende der Stammactien 150 000 ℳ, Tantièmen 12 000 ℳ, zur Staatseisenbahn-Steuer 15 798 ℳ, Vortrag auf 1881 3 755 ℳ.

Der Aufsichtsrath der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn hat am vorgestrigen 22. d. M. die Dividende pro 1881 auf 7⅘ pCt. festgestellt. Für das Vorjahr kam der gleiche Betrag zur Vertheilung.

Holsteinische Marschbahn. Der Aufsichtsrath hat die Dividende wie folgt festgesetzt: a) für die Prioritätsactien (Glückstadt-Itzehoer) auf 4½ pCt. = 20,25 ℳ pro Actie; b) für die Stamm-Prioritätsactien Lit. B. (neue) auf 5 pCt. = 22,50 ℳ pro Actie; c) für die Stammactien (Glückstadt-Elmshorner) auf 2 pCt. = 9 ℳ pro Actie; d) für die Stammactien Lit. B. (neue) auf 2 pCt. = 9 ℳ pro Actie.

Die Oberkohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn verzeichnet im verflossenen Geschäftsjahre bei einer Verfrachtung von 126 883 Wagenladungen à 5 000 kg (+ 3 262 kg) eine Frachteneinnahme von 481 848 ℳ (+ 9 655 ℳ), wogegen der Betriebsaufwand im Ganzen 162 155 ℳ betrug (33 990 ℳ allgemeine Verwaltung, 49 955 ℳ Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung, 77 745 ℳ Transportverwaltung). Der Rechnungsabschluss giebt die Gesammteinnahme auf 507 846 ℳ, die Gesammtausgabe auf 175 455 ℳ an. Von dem mit 332 390 ℳ bezifferten Reingewinn waren 329 670 ℳ als Dividende mit 185 ℳ pro Actie zu gewähren, der Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Die technische Prüfung der Gotthardbahn findet vom 15. bis 17. Mai statt, der Festzug der Eröffnung am 21. und 22. Mai. Die Hauptfeier ist in Mailand. Das Programm ist noch nicht festgestellt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

* Die ausserordentliche Generalversammlung, welche, nachdem das von der Statuten-Commission vorgeschlagene Provisorium abgelehnt worden ist, wie bereits in voriger Nummer mitgetheilt, demnächst zur Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction zusammentreten soll, ist von der jetzigen geschäftsführenden Direction nunmehr auf den 13. Mai cr. nach Berlin berufen worden. Als einziger Gegenstand ist auf die Tagesordnung derselben: Neuwahl der geschäftsführenden Direction des Vereins gesetzt worden. Wir bemerken hierbei, dass nach § 3 des Vereinsstatuts zur Leitung der Geschäfte eine geschäftsführende Direction auf je 3 Jahre in der Generalversammlung gewählt wird.

Aus Bayern.

⊙ **Der Bayerische Eisenbahnrath** war zum zweiten Male seit seiner Errichtung unter dem Vorsitze des Generaldirectors v. Hocheder am 12. und 13. d. Mts. dahier versammelt und waren dessen Berathung 14 Anträge unterstellt. Hiervon waren 7 von der Eisenbahnverwaltung, die anderen 7 von den Mitgliedern des Eisenbahnrathes eingebracht worden. Von den gefassten Beschlüssen heben wir hervor: Zu 1. betreffend die Frachtermässigung für Getreidetransporte aus Oesterreich-Ungarn und aus Bayern nach dem Rhein: Seitens der Bayerischen Eisenbahnverwaltung sollen Frachtermässigungen nach dem Rhein unterbleiben, während Oesterreichische Bahnen solche für ihre Strecken gewährt haben. Zu 2. betreffend die Getreide-Lagerhäuser: Nachdem schon in der letzten Sitzung des Eisenbahnrathes die Errichtung neuer, mit der Begünstigung taxfreier Reexpedition zu versehenden Getreide-Lagerhäuser angeregt worden war, wünschte die Generaldirection das Gutachten des Eisenbahnrathes über eine bestimmte Directive einzuholen. Diese Directive wurde in folgenden Punkten zusammengefasst: a) die Eisenbahnverwaltung betheiligt sich in keiner Weise an den Kosten der Errichtung von Lagerhäusern; b) die Ertheilung der Qualität tarifarisch begünstigter Lagerhäuser ist in erster Linie von dem Nachweise des Verkehrsbedürfnisses abhängig. Das Vorhandensein oder die Schaffung entsprechender baulicher Einrichtungen begründen an sich keinerlei Anspruch hierauf. Ueber die Bedürfnissfrage wird in Zweifelsfällen das Gutachten des Eisenbahnrathes eingeholt; c) Stationen mit einem Jahresumschlage von weniger als 300 Wagenladungen Getreide bleiben ausser Betracht; d) die tarifarische Begünstigung erstreckt sich in der Regel lediglich auf die Auflassung der Expeditionsgebühren für Ankunft und Abgang im resp. vom Transitlager; e) die Einbeziehung eines Lagerhauses in die internationalen Transittarife hängt ausser von der Zustimmung der betheiligten ausserbayerischen Bahnen insbesondere auch davon ab, dass dem betreffenden Lagerhause von den Zollbehörden die Eigenschaft eines Zoll-Transitlagers zuerkannt werde. Der Eisenbahnrath erklärte sich mit dieser Directive einverstanden. Zu 4. die Sonntagsfeier betreffend: Jede Aenderung der zur Zeit bestehenden Bestimmungen zur Annahme von Eilgut seitens der Expeditionen von 10—12 Uhr Vm. und von 2—4 Uhr Nm. (für den Transport von Thieren an Sonn- und Feiertagen bestehen keine einschränkenden Bestimmungen) wurde mit allen gegen 2 Stimmen abgelehnt. Zu 5. wurde dem Antrage auf Herstellung einer Neuauflage des Reglements für den Local-Güterverkehr der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zugestimmt (hauptsächlichste Aenderungen sind die nach § 53 in Wegfall kommende Erhebung von Gebühren für die Ausstellung von Frankaturnoten und § 54 Wegfall der Provisionsfreiheit für Nachnahmen bis zu 50 ₰, endlich noch §§ 56 und 58 Erweiterung der Ladefrist). Zu 6. wird die beantragte Neufassung der auf „Holz" bezüglichen Position der Waaren-classification nach kurzer Discussion gutgeheissen. Zu 7. wird zum Entwurf der Sommer-Fahrordnung, welcher im Allgemeinen gutgeheissen wurde, bemerkt, dass mit Eröffnung der Bahnlinie von Wiesau nach Redwitz (am 1. Juni d. J.) die Courierzüge von München nach Berlin über diese Bahnlinie geleitet und die Route von München nach Berlin von diesem Zeitpunkte ab in 15 Stunden (bisher in 17½ Stunden) zurückgelegt werden wird, während die Fahrzeit von Wien nach London über diese Linie von 46 auf 39½ Stunden reducirt wird. Zu 11. beantragte der Eisenbahnrath Frhr. v. Welser eine Neufassung der No. 6 des § 10 des Eisenbahn-Betriebsreglements mit dem Wortlaut: „Abonnementsbillets für 60 Fahrten für alle Wagenclassen und Zuggattungen, deren Giltigkeitsdauer vom Ablauf des Kalenderjahres unabhängig ist; dieselben können zu jeder Zeit erneuert werden"; eventuell wurde folgende Fassung beantragt: „Abonnementsbillets für 60, 80 oder 100 Fahrten oder 50, 75 oder 100 Fahrten innerhalb des Kalenderjahres für alle Wagenclassen und Zuggattungen". Die Generaldirection sicherte zu, diese Fragen in Erwägung zu ziehen.

Französische Correspondenz.

Die Französischen Eisenbahnen erfreuen sich gegenwärtig fast durchweg ausserordentlich günstiger Finanzverhältnisse. Handel und Verkehr finden sich auf der aufsteigenden Linie der Zunahme und der wiederholt deutlich kundgegebene Wille des Französischen Volkes, den Frieden aufrecht zu erhalten, begünstigt diesen erfreulichen Zustand in hohem Masse. Nach dem „Journal officiel" betrug die gesammte Betriebslänge der Französischen Eisenbahnen am 30. September 1881 34 602 km gegen 33 511 km am 30. September 1880. Die Zunahme, welche somit 1 091 km beträgt, entfällt zum überwiegenden Theile auf das Staatsbahnnetz, welches seine Betriebsstrecken um 754 km vermehrt hat. Was die Einnahmen der Bahnen betrifft, so weist sich insofern gegen 1880 eine Erhöhung aus, als in den ersten drei Quartalen von 1881 um 24 317 000 Frcs. auf allen Französischen Eisenbahnen mehr eingenommen wurden, als in derselben Periode des Jahres 1880, wenn auch hierbei in Folge der starken Zunahme an Eisenbahn-Betriebslänge die kilometrische Einnahme um etwas, nämlich um 4,36 pCt., gesunken ist. Der grössere Theil dieses Betrages, nämlich 16 817 000 Francs, entfällt auf das alte Netz der Privatgesellschaften, von denen nur eine, die Westbahn, eine Abnahme der Einnahmen (724 000 Frcs.) zu verzeichnen hat, während die übrigen folgende Zunahmeziffern pro 1881 aufweisen:

Die Nordbahn	2 121 000 Frcs.,
„ Ostbahn	2 283 000 „
„ Orléansbahn	2 572 000 „
„ Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	8 150 000 „
„ Südbahn	2 256 000 „
„ kleine Pariser Ringbahn	80 000 „
„ grosse „ „	89 000 „
Zusammen	17 551 000 Frcs.

Die kilometrische Einnahme beläuft sich durchschnittlich auf 55 711 Frcs. und stellt sich für die aufgeführten Gesellschaften insgesammt und für die drei ersten Quartale 1881 somit um etwa

60 Frcs. oder 0,11 pCt. höher als für denselben Zeitraum des Jahres 1880. Die folgende Tabelle giebt einen genaueren Nachweis der Einnahmeverhältnisse derjenigen Gesellschaften, welche eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen zeigen:

	Einnahme pro km	Zunahme
Nordbahn	71 722 Frcs.	195 Frcs. = 0,27 pCt.
Ostbahn	53 545 „	3 023 „ = 5,28 „
Orléansbahn	43 775 „	1 270 „ = 2,99 „
Südbahn	62 461 „	2 835 „ = 4,75 „
Kleine Pariser Ringbahn	247 541 „	3 991 „ = 1,64 „
Grosse „ „	17 392 „	2 604 „ = 17,61 „

Die Westbahn sowie die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn dagegen weisen eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen auf und zwar beträgt dieselbe für die erstere 805 Frcs. oder 1,13 pCt. bei 70 596 Frcs. Gesammteinnahme und für letztere sogar 1 316 Frcs. oder 2,48 pCt. bei 51 761 Frcs. Gesammteinnahme pro Kilometer.

Auch das neue Netz dieser Gesellschaften hat nahezu ähnliche Betriebsresultate ergeben. Die Steigerung der Einnahmen betrug hier 4 346 000 Frcs., die kilometrischen Einnahmen stiegen durchschnittlich um 106 Frcs. oder 0,63 pCt., nämlich von 16 863 bis auf 16 969 Frcs. Im Einzelnen betrachtet verloren hier die Nordbahn und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn an Einnahmen; erstere 225 000, letztere 1 060 000 Frcs. Dagegen gewannen: die Ostbahn 1 671 000 Frcs., die Westbahn 1 185 000 Frcs., die Orléansbahn 522 000 Frcs. und die Südbahn 2 243 000 Frcs. Was die kilometrischen Einnahmen des neuen Netzes dieser Gesellschaften anbetrifft, so ergiebt sich folgendes Resultat:

Eisenbahnen:	Kilometrische Einnahme vom 1. Januar bis 30. September 1881 Frcs.	1880 Frcs.	Zunahme Frcs.	pCt.
Ostbahn	25 737	25 299	438	= 1,73
Orléansbahn	16 118	15 895	223	= 1,40
Südbahn	14 683	13 702	981	= 7,16
			Abnahme	
Nordbahn	19 026	19 611	585	= 2,98
Westbahn	14 776	14 903	127	= 0,85
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	11 196	11 883	687	= 5,78

Nicht mit eingeschlossen in die Gesammtübersicht der letzten Gesellschaft ist die Linie von der Rhône nach dem Mont Cenis, welche für sich einen Rückgang der kilometrischen Einnahmen um 2 238 Frcs. oder 5,97 pCt. aufweist. Was nun die dem Staate gehörigen Linien anbetrifft, so zerfallen dieselben in zwei Gruppen, in diejenige, welche die älteren, seitens des Staates angekauften Linien umfasst und in diejenige, welche die nicht privilegirten Linien umfasst, welche zur Zeit dem Betriebe übergeben sind. Letztere Gruppe ist ziemlich umfangreich; ein Theil der hierher gehörigen Linien wird durch den Staat selbst, ein anderer Theil jedoch durch einzelne der grossen Eisenbahngesellschaften auf Grund von Specialverträgen betrieben. So befinden sich 47 km im Betriebe der Nordbahn, 461 im Betriebe der Ostbahn; 174 werden durch die Westbahn, 34 durch die Orléansbahn und 3 km sogar durch die Belgische Staatsbahn-Verwaltung betrieben; 208 km sind dem Netze der Staatsbahnen selbst einverleibt und 60 km endlich werden auf Kosten der Regierung in Regie betrieben. Fasst man alle dem Staate gehörigen Linien zusammen, so ergiebt sich für die wiederholt in Betracht gezogene Periode des Jahres 1881 eine Steigerung der Gesammteinnahmen von 2 721 000 Frcs., dagegen ein Rückgang der kilometrischen Einnahmen von 7 032 Frcs. auf 6 582 Frcs. pro Kilometer oder 6,40 pCt. Alle übrigen Eisenbahn-Unternehmungen endlich, deren Zahl jetzt bereits eine sehr beschränkte ist, zeigen insgesammt eine Steigerung der Einnahmen um 729 000 Frcs., wobei nur die Compagnie Médoc einen Rückgang (4 000 Frcs.) aufweist. Die Compagnie de Somain à Anzin erzielte eine Zunahme von 217 000 Frcs., Lille-Valenciennes 199 000 Frcs., Nord Est 134 000 Francs, Lille-Béthune 64 000 Frcs. Die Gesammteinnahmen der Französischen Eisenbahnen vom 1. Januar bis 30. September 1881 stellen sich somit folgendermassen:

	Francs
1. Altes Eisenbahnnetz	576 384 000
2. Neues Eisenbahnnetz	174 174 000
3. Das Netz der gesondert concessionirten Eisenbahnen	4 654 000
4. Staatsbahnlinien	17 917 000
5. Verschiedene Privatgesellschaften	10 427 000
Zusammen	783 556 000
Für dieselbe Periode 1880 betrugen die Einnahmen	759 238 000
Also pro 1881 eine Zunahme von	24 318 000

Im Einzelnen stellt sich die Sache jedoch so, dass die Linien ad 3. eine Verminderung der Einnahmen um 295 000 Frcs. aufzuweisen haben und die um so viel höhere Summe der Gesammtzunahme der Einnahmen vertheilt sich nun unter die übrigen Eisenbahnnetze in folgender Weise:

1. Altes Eisenbahnnetz	16 817 000 Frcs.
2. Neues Eisenbahnnetz	4 346 000 „
3. Staatsbahnlinien	2 721 000 „
4. Verschiedene Privatgesellschaften	729 000 „
Summa	24 613 000 Frcs.

Es mag übrigens ausdrücklich hervorgehoben werden, dass diese offiziellen Zusammenstellungen die Einnahmen aus dem Eilgutverkehr **nicht** mit in Betracht ziehen. Auch aus diesem ergiebt sich noch eine Mehreinnahme von 3 242 000 Frcs., so dass die thatsächliche Einkommenzunahme der Französischen Eisenbahnen insgesammt mehr als 27,5 Millionen Francs ausmacht.

Aehnlich günstige Verhältnisse haben auch während des letzten Quartals des verflossenen Jahres obgewaltet. Es liegen darüber zwar noch nicht dieselben offiziellen Daten vor, dagegen haben bereits einige Generalversammlungen der grossen Eisenbahngesellschaften stattgefunden, bei denen die zum Vortrage gebrachten Geschäftsberichte durchweg die besten Resultate verkünden konnten.

Die Generalversammlung für die Actionäre der Orléans Eisenbahn fand am 30. März d. J. statt. Der Vorsitzende des Verwaltungsrathes, M. Andral, verlas den Geschäftsbericht, aus welchem sich Folgendes ergab:

„Das Gesammt-Anlagecapital der Gesellschaft betrug Ende 1881 im Ganzen 1 464 417 000 Frcs. und hat im letzten Jahre nur um 200 000 Frcs. zugenommen, eine Summe, welche auf Ergänzungsbauten aufgewandt worden ist. Die Betriebsausgaben haben pro 1881 betragen 589 000 Frcs. für die Linien des alten Netzes, 662 000 Frcs. für die Linien des neuen Netzes und 357 000 Frcs. für die Sarthelinien. Für das rollende Material sind 2 906 000 Frcs. zur Verwendung gekommen. Im Allgemeinen betrugen die Einnahmen des alten Netzes 140 132 000 Frcs., die Ausgaben 61 070 000 Frcs., woraus sich ein Bruttoüberschuss von 79 062 000 Frcs. ergiebt. Auf dem neuen Netze betrugen die Einnahmen 56 133 000 Frcs., die Ausgaben 35 126 000 Frcs., woraus sich ein Bruttoüberschuss von 21 007 000 Frcs ergiebt. Demnach sind die Einnahmen pro 1881 um 5 534 000 Frcs. grösser, als diejenigen pro 1880, welche wiederum die Einnahmen pro 1879 um etwa 14 Millionen überstiegen. Die Verwaltung schreibt dieses günstige Resultat einerseits dem dauernd steigenden Verkehr, andererseits aber auch einer Reducirung der Betriebskosten zu, welch' letztere sich in Folge der allgemeinen Anwendung der Stahlschienen wesentlich niedriger als früher stellen. (Im Augenblicke liegen auf dem alten Netze der Orléansbahn 1 006, auf dem neuen Netze 875, zusammen 1 881 km Stahlschienen.) Die Betriebskosten haben in der That auch pro 1881 für das alte Netz nur 37,4 pCt. und für das neue Netz nur 59,23 pCt. von den Einnahmen betragen, gegen die entsprechenden Ziffern 38,22 und 60,05 des vorangegangenen Jahres. Zur Disposition der Actionäre verbleiben von den Gesammteinnahmen 33 600 000 Frcs., welche eine Dividende von 36 Frcs. pro Actie gestatten. Mit Rücksicht darauf, dass bereits im October v. J. pro Actie 20 Frcs. Dividende vertheilt wurden, brachte das Jahr 1881 den Actionären 56 Frcs. Dividende. Der Reservefonds der Gesellschaft beträgt zur Zeit 32 816 000 Frcs. Diese günstige Finanzlage hat es dem Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft nahegelegt, eine Abstossung der seiner Zeit gemachten Schulden an den Staat herbeizuführen; die Generalversammlung hat einen entsprechenden Antrag genehmigt und somit wird die Gesellschaft dem Staate innerhalb der nächsten fünf Jahre die noch restirende Schuldsumme von 258 Millionen zurückzahlen, eine Summe, welche seitens der Regierung zur Durchführung des grossartigen „Plan Freycinet“ verwandt werden wird.“

Die Lage der übrigen Eisenbahngesellschaften, sowie namentlich das Verhältniss der Französischen Eisenbahngesellschaften zu dem Rückkauf der Eisenbahnen durch den Staat soll demnächst hier erörtert werden. F. W.

Enteignungsverfahren.

v. O. **Nach welchen Gesetzen ist der Fall zu beurtheilen, wenn im Laufe des Enteignungsverfahrens der Grundeigenthümer zur verlangten Abtretung des Eigenthums gegen einen bestimmten Preis sich verpflichtet und der Unternehmer dies annimmt?** — Auf die Revision des Klägers ist unter Abänderung des zweiten Erkenntnisses das erste wieder hergestellt, durch welches die Beklagte zur Befreiung der von ihr und ihren fideicommissarischen Substituten an den Kläger abgetretenen Grundflächen von den darauf haftenden Hypotheken verurtheilt ist. Aus den Entscheidungsgründen: „In der Verhandlung vom 6. November 1876 ist unter den Parteien betreffs derjenigen Grundflächen, wegen welcher das Enteignungsverfahren eingeleitet war, eine Einigung dahin zu Stande gekommen, dass die Beklagte, als die Grundeigenthümerin, und ihre Kinder, als fideicommissarische Substituten ihrer Mutter, vertreten durch ihren Vormund, an den Vertreter des Klägers die Grundflächen freiwillig und ohne Vorbehalt abtreten und zur Auflassung sich bereit erklärten, wogegen der Vertreter des Klägers zur Zahlung eines genau bestimmten Preises sich verpflichtete. Von dem in der Verhandlung vorbehaltenen Rücktrittsrechte haben die abtretenden Erben keinen Gebrauch gemacht, vielmehr hat die Beklagte durch ihren Bevollmächtigten die Grundflächen an den Kläger aufgelassen. — Der erste Richter erachtet das Abkommen für ein freiwilliges Kaufs- und Verkaufsgeschäft. Der Berufungsrichter bringt dasselbe unter den Gesichtspunkt einer im Enteignungsverfahren zulässigen, nach den §§ 46, 16, 26 des Enteignungsgesetzes vom **11. Juni 1874 zu beurtheilenden Vereinbarung, mit welcher das**

Enteignungsverfahren noch nicht zur endlichen Erledigung gebracht sei, indem es den Realberechtigten freistehe, die Festsetzung der Entschädigungssumme im Rechtswege gegen den Unternehmer zu fordern. — Der Ansicht des Berufungsrichters kann indess nicht beigetreten werden. § 46 a. a. O. behandelt zwei Fälle: erstens den, „„dass eine Einigung über den Gegenstand der Abtretung unter Vorbehalt der nachträglichen Feststellung der Entschädigung oder der Durchführung des Enteignungsverfahrens behufs Regelung der Rechte Dritter stattgefunden hat (§ 16)““; zweitens den, „„dass in dem Verfahren betreffs Feststellung der Entschädigung eine Vereinbarung über diese zu Stande kommt (§ 26)““. Beide Fälle sind genau auseinander gehalten. Die rechtlichen Wirkungen des § 45 — Freiwerden des Grundstücks von allen auf demselben haftenden privatrechtlichen Verpflichtungen — treten in dem einen „„oder““ in dem anderen Falle ein. Des vorliegenden Falles, dass der Grundeigenthümer zur verlangten Abtretung des Eigenthums gegen einen bestimmten Preis sich verpflichtet und der Unternehmer dies annimmt, ist im § 46 a. a. O. nicht gedacht. Er kann auch nicht nach demselben beurtheilt werden. Denn das Enteignungsverfahren ist mit diesem Abkommen gegenstandslos geworden und bedurfte es für solchen Fall keiner besonderen Vorschriften, da das Abkommen genau unter die Begriffsbestimmung des Kaufsgeschäfts (§ 1, I. 11 A. L.-R.) fällt, mithin die Vorschriften des Abschnitts I, I. 11 A. L.-R.'s auf dasselbe Anwendung finden. Die Beklagte hatte ihrer Verbindlichkeit zunächst durch Auflassung Genüge zu leisten. Diese ist, wie bemerkt, auch erfolgt. Der Kläger hat dagegen den bedungenen Preis zu zahlen. Derselbe betrug 20 642,69 ℳ. Da aber auf den Flächen Hypotheken in einem den Preis erheblich übersteigenden Betrage hafteten, so war Kläger zur Hinterlegung des Preises nebst Zinsen wohl befugt (§ 222, I. 11 A. L.-R.). Durch die unstreitig erfolgte Hinterlegung hat er sich seiner Verbindlichkeit entledigt und kann er nunmehr vollständige Erfüllung seitens der Beklagten verlangen. Hierzu gehört, dass sie die auf den verkauften Grundstücken haftenden Hypotheken vertritt (§ 184, I. 11 A. L.-R.), d. h. die Grundstücke von denselben entlastet.“ (Erk. d. II. Hülfssen. d. Reichsger. v. 23. Mai 1881 in Sachen Fiscus, vertreten durch d. K. Direction der Niederschles.-Märk. Eisenb. (Kl.) wider B. (Bekl.), Rep. Va 748/80; Entscheid. Bd. V S. 246 flg.)

Tachometer und Tachographen.

—st.— Die Fabrik für Maschinen und mechanische Apparate von Buss, Sombart & Co. in Magdeburg hat in neuerer Zeit mehrere Geschwindigkeitsmesser construirt, auf die wir hier aufmerksam machen möchten.

Patent-Tachometer No. II. Dieser Apparat hat die Bestimmung, in jedem Augenblick und ohne Unterbrechung die Anzahl der Touren eines rotirenden Maschinenelementes anzuzeigen. Es geschieht dies in der Art, dass durch einen Zeiger auf einem Zifferblatt die Anzahl der Touren angegeben wird, welche die mit dem Tachometer verbundene Achse, Welle etc. im Augenblick des Ablesens pro Minute ausführt. Der Apparat ist speciell auch für bewegliche Maschinen bestimmt und so eingerichtet, dass seine Aufstellung in beliebigen Lagen erfolgen kann, wie auch Stösse oder Erschütterungen keinen Einfluss auf dessen Gang ausüben. Zur Benutzung für Locomotiven ist er so eingerichtet, dass sich ausser der Anzahl der Touren, zugleich auf einem inneren Zahlenkreis die Geschwindigkeiten in Kilometern pro Stunde ablesen lassen. Durch entsprechende Wahl des Uebersetzungs-Verhältnisses von Treibradachse und Tachometer ist das passende Verhältniss der Tourenzahl zur Anzahl der Kilometer pro Stunde zu bewirken. Der Apparat ist auch sehr gut verwendbar zur Controle der Geschwindigkeit photoelektrischer Maschinen.

Der **Tachograph II** hat den Zweck, eine unbedingt zuverlässige Aufzeichnung der Eisenbahn-Fahrgeschwindigkeit, sowie der Dauer der Aufenthalte des Zuges auf den Stationen zu bewirken. Die Aufzeichnung und daher auch die Controle ist dabei eine doppelte. Erstens wird ein in bestimmter Geschwindigkeit ablaufender Papierstreifen mittelst eines Stechers, je nach Wunsch und Anordnung, alle ¼, ½ oder 1 km des zurückgelegten Weges der Locomotive durchstochen und damit eine unvergängliche Aufzeichnung der Fahrgeschwindigkeit erzielt. Durch eine dem Apparate beigefügte Tabelle und eines kleinen Massstabes kann danach die jeweilige Fahrgeschwindigkeit genau ermittelt werden. Für eine oberflächliche Controle genügt es auch schon, die Anzahl der Stiche innerhalb eines gewissen Zeitabschnittes z. B. während 5 Minuten zu zählen und danach die gefahrene Geschwindigkeit zu bestimmen.

Zweitens bringt eine von obigem Mechanismus unabhängig functionirende Schreibvorrichtung auf dem Papierstreifen, sobald sich die Locomotive in Bewegung setzt, eine zickzackförmige Linie hervor, dagegen vom Moment des Stillstandes der Locomotive an einen geraden Strich. Hierdurch können also ganz genau die Aufenthaltszeiten des Zuges auf den verschiedenen Stationen und bei Messung der Abstände, welche die Spitzen der Zickzacklinie zeigen, auch die Fahrgeschwindigkeiten ermittelt werden.

Der **Tachograph III** bewirkt in Verbindung mit dem Tachometer II die graphische Aufzeichnung der von letzterem angezeigten Geschwindigkeiten in Gestalt einer Curve auf einem Papierstreifen.

Vermischtes.

* **Reisemittheilungen von den Englischen Eisenbahnen.** Die „N. Fr. Pr.“ veröffentlicht aus fachmännischer Feder einige sehr interessante Mittheilungen, aus denen die „Deutsche Bauzeitung“ Folgendes wiedergiebt:

Am auffälligsten ist dem continentalen Ingenieur die Schnelligkeit des Transports der Englischen Bahnen. Expresszüge und Eil-Lastzüge nehmen den grössten Theil des Verkehrs für sich in Anspruch, und es ist hauptsächlich dieser Umstand, welcher die Rentabilität der Englischen Eisenbahnen so ungünstig beeinflusst. Die Fahrgeschwindigkeit der Expresszüge beträgt auf kürzeren Routen nahe an 96, auf längeren mehr als 80 km und der Referent mass sie auf der Zugmaschine zwischen London und Manchester auf offener Strecke zumeist mit 92 km pro Stunde, welche selbst beim Durchfahren der Stationen nicht gemässigt wurde. Hier bewahrt nur die unerschütterliche Ruhe des Locomotivführers den continentalen Ingenieur vor einem gewissen Grausen.

So gross war die Geschwindigkeit früher wohl auch, aber etwas hat sich in der Neuzeit geändert, und das ist die Schwere der Eilzüge, die selten unter 150, oft 200 t beträgt. Genannter Zug bestand beispielsweise aus dem 8rädrigen Pullmann'schen 17 m langen Schlafwagen, aus 7 zwölfräderigen, je 19 m langen Personen- und noch aus 3 vierräderigen Wagen, zusammen weit mehr als 150 t, sämmtlich mit der Vacuumbremse ausgerüstet, welcher somit eine bedeutende Leistung zugemuthet ist. Natürlich sind die neueren Expressmaschinen nach und nach die schwersten und leistungsfähigsten aller Zugmaschinen geworden; die 1878 vom Referenten für eine Bahn mit Steigungen von 12 pro Mille construirten 8räderigen Eilmaschinen waren die ersten des Continents, die ein Gewicht von 940 Ctr. erreichten; in England aber finden sich Express-Tendermaschinen von 1 000 Centner, andere von 900 und 950 Ctr. Dienstgewicht, mit 6,9 m Radstand und 2,2 m hohen Triebrädern. Der Antagonismus gegen die Anwendung von gekuppelten Rädern bei Eil- und Personenmaschinen ist gänzlich verschwunden, und so hat die Fluth stark belasteter Expresszüge es dahin gebracht, dass diese Zugmaschinen an Zugkraft alle anderen übertreffen. Dies ist schon aus dem Grunde unerlässlich, um die Geschwindigkeitsverluste beim An- und Abfahren der Züge möglichst zu reduciren.

Die Typen der Locomotiven für Last-, Local- und andere Züge und für Verschiebzwecke bilden eine unerschöpfliche Musterkarte, wie es dem Englischen Ingenieur bekanntlich um Einheit und Schematisiren der Typen niemals zu thun ist; jeder Zweck und dessen Modificirung bringen sofort die genaue und einzig dafür passende Type hervor. Das grosse Gewicht und die dadurch erforderte weite Basis haben auch die Anwendung des Truckgestells bedeutend vermehrt.

Ebenso beginnt man dem Publikum grössere Bequemlichkeiten und Eleganz zu bieten. Drei Sitze statt früher vier in der I. Classe, Sammtpolster, Spiegel, Wärmflaschen, Gasbeleuchtung sind häufig. Ja selbst die elektrische Beleuchtung beginnt, vorerst in Schlafwagen. Rauchcoupées befinden sich in jedem Wagen und in jeder Classe; das Rauchen nimmt überhaupt in allen öffentlichen Räumen sehr stark überhand.

In der technischen Einheit ist man über die gemeinschaftliche Spurweite nicht viel hinaus gekommen; man sieht Wagen mit langen und kurzen Puffern, mit solchen ohne Feder und Spiel, steife und bewegliche Kuppeln und Zugvorrichtungen aller Art.

Das starre vierräderige Coupéesystem der Personenwagen ist in neuester Zeit sehr alterirt worden. Acht- und zwölfräderige Colosse von 12,5 und 19 m Länge, mit je zwei Truckgestellen, so auch Intercommunicationswagen treten auf und letztere werden wohl zum herrschenden Typus werden, nachdem die London-Brighton Linie, nach dem Lefroy'schen Morde im Coupée sich bewogen sah, zu diesem System zu greifen. Zu den colossalen Dimensionen dieser Wagen hat wohl das Bedürfniss eines eminent ruhigen Ganges und grösserer Sicherheit in Folge vermehrten Wagengewichts, auch bei Unfällen, geführt. Den sicheren Gang fördert man durch starke Dimensionirung aller Bewegungstheile, besonders der Achsen und Tyres.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit Einführung des diesjährigen Sommerfahrplans wird unser Courierzug No. 6 in Brehna anhalten.

Demgemäss gelangen zum gleichen Zeitpunkte directe Courierzugbillets von Halle und Landsberg nach Brehna und von Brehna nach Roitzsch, Bitterfeld, Wittenberg, Jüterbog, Luckenwalde, Trebbin und Berlin zur Einführung. Die Preise dieser Billets sind bei unseren Billetexpeditionen zu erfahren. Berlin, den 21. April 1882. Die Direction. (792)

Schlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 1. Mai cr ab kommen für Steinkohlen- und Cokessendungen in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach den Gasanstalten in der Gitschiner Strasse zu Berlin und nach der Gasanstalt am Stralauer Platz ebendaselbst folgende ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

a) von den Zechen der Gruppe I des Oberschlesischen Kohlenreviers 1,160 *M.*, von den Zechen der Gruppe II 1,165 *M.* und von denjenigen der Gruppe III 1,185 *M.* pro 100 kg,

b) von den Zechen des Waldenburger- und Neuroder Kohlenreviers die Frachtsätze für Berlin Schlesischer Bahnhof zuzüglich 0,01 *M.* pro 100 kg.

Berlin, den 21. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (793)

Für den Transport von Europäischem Holz etc. des Specialtarifs II findet auf Grund der Bestimmungen des Ausnahmetarifs vom 15. November 1878 für den **Hannover-Bayerischen Holzverkehr** eine directe Expedition von München (Centralbahnhof) und Traunstein nach Algermissen, Harsum und Sehnde, via Gemünden-Bebra-Göttingen, statt.

Die bezüglichen Ausnahmefrachtsätze und Transportbestimmungen sind bei unseren genannten Stationen zu erfragen. Hannover, den 19. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (794)

Am 1. Mai cr. gelangt im diesseitigen **Localverkehr** ein — vorerst bis Ende April 1883 gültiger — Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg im Verkehr von Ibbenbüren, Piesberg und Püsselbüren nach Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg zur Einführung. Exemplare des Tarifs sind bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen käuflich zu haben. Hannover, den 18. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (795)

Preussisch - Sächsischer Verband. Zu dem seit 1. Januar d. J. giltigen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 21. Mai cr. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

Ergänzungen und Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften, Aufnahme der Station Graetz in den Vieh- etc. Verkehr,

Aufhebung einiger Relationen, theilweise ermässigte Frachtsätze und Druckfehlerberichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 22. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der betheiligten Verwaltungen. (796)

Deutsch-Ungarischer Verband. Zum Verbandgütertarif Theil II und III vom 1. Januar 1880 ist der Nachtrag XIII, giltig vom 15. Mai cr. ab, erschienen. Derselbe enthält:

Aufnahme der Station Berlin (Potsdamer Bahnhof) in den Verbandverkehr, Tarifirung von Muschelschalen und Muschelschalenabfällen, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 a und b für Holz etc. im Verkehre mit Czegled (Oe. St. E.), Reexpeditionsbegünstigungen bei Transporten von Getreide und gedörrten Pflaumen etc. ab den Budapester Lagerhäusern und Abänderung der Beschränkungen rücksichtlich der Auf- und Abgabe von Gütern in der Station Budapest-Donau-Ufer-Frachtenbahnhof. Berlin, den 22. April 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (797)

Am 1. Mai d. Js. kommt der 2. Nachtrag zum **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehrstarife** zur Einführung, welcher u. A. ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen- und Briquett-Transporte aus dem Rositz-Meuselwitzer Reviere nach Bayerischen Stationen enthält. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den am genannten Güterverkehre betheiligten Stationen zu erlangen. Dresden, den 22. April 1882. Kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (798)

Für den Transport von Grossvieh (Rindvieh etc.) zwischen der Sächsischen Staatsbahnstation Görlitz und der Badischen Station Heidelberg via Hof-Würzburg kommt ein Frachtsatz von 14,90 Mark pro Quadratmeter Ladefläche der zur Verladung benutzten Wagen zur Berechnung. Dresden, am 21. April 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (799)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Die im rubricirten Verbande bestehenden Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von „Talg" finden fortan auch für die Beförderung der Artikel Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Kokosnussöl Anwendung. Berlin, den 21. April 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbands-Verwaltungen. (800)

Mit dem 1. Mai d. J. tritt der 4. Nachtrag zum Tarifheft No. 3 des **Deutsch-Polnischen Verbandtarifs** in Kraft. Derselbe enthält ausser früher publicirten Tarifsätzen Ermässigungen etc. I. Tarifermässigungen für a) Bleiweiss, Zinkweiss, Farbholzextracte, Kupfervitriol und Jutesäcke, b) Alaun, Bleicherde, Soda, Potasche, Salzsäure, Schwefel roh, Harz, Pech, Theer und Farbholz. II. Abänderungen von Stationsbezeichnungen. III. Ermässigte Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc. IV. Directe Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Weichselbahn. V. Berichtigungen. Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 0,15 *M.* pro Stück bei sämmtlichen Verbandstationen käuflich zu haben. Bromberg, den 15. April 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (801 J)

Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr, giltig vom 1. August bezw. 1. December 1881, tritt mit dem 1. Mai cr. auch für den **Deutsch-Polnischen Verband** bis auf die Güterclassification für Kleie und Cement in Kraft. Soweit für diese beiden Artikel Ausnahmetarife nicht bestehen, bleiben dieselben von der directen Beförderung im Deutsch-Polnischen Verbande ausgeschlossen. Bromberg, den 17. April 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführ. Verwaltung. (802 J)

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Grajewo-Prostken. Zum Tarif vom 1. Januar 1880 n. St. ist mit Giltigkeit vom 1./13. Mai cr. der 10. Nachtrag erschienen, welcher Frachtsätze für den Transport von

I. Hanf, Hanfheede, Hanfgarn, Flachs, Flachsheede und Werg,

II. Lumpen und Holz und

III. Getreide

im Verkehr zwischen der diesseitigen neu aufgenommenen Station Memel einerseits und Stationen der Moskau-Brester Bahn andererseits enthält. Exemplare qu. Nachtrages sind bei unseren Stationscassen sowie bei der Güterexpedition Königsberg Südbahnhof käuflich zu haben. Bromberg, den 19. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (803 J)

Am 1. k. M. wird die Station Wageningen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn mit directen Frachtsätzen in die Ausnahmetarife A und B vom 1. Juni 1880 für den **Köln-Minden-Rheinisch-Hannover-Niederländischen Kohlenverkehr** via Emmerich aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserm hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 19. April 1882. Namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (804)

Für **Zwiebelsendungen von Szegedin** (Oesterr. Staatsbahn und Alföldbahn) nach Dresden-Elbkai kommt bei Aufgabe resp. Frachtzahlung von 10 000 kg pro Wagen ein directer Frachtsatz von 4,60 *M.* pro 100 kg zur Anwendung. Dresden, am 21. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (805)

Am 1. Mai 1882 und bezw., insoweit Erhöhungen eintreten, vom 15. Juni d. Js. ab, gelangen im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** zur Einführung:

Nachtrag I zu Theil II (Besondere Bestimmungen),

Nachtrag II zum Tarifheft No. 1 und

„ I „ „ „ 2.

Diese Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 22. April 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (806)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer bezw. Harz-Nordsee-Verband. Am 1. Mai cr. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren in den oben bezeichneten Verbänden der V. bezw. IV. Nachtrag in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu dem Betriebs-Reglement, sowie der Tarif-Vorschriften und Transportpreise.

Exemplare der Nachträge sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von je 0,10 *M.* käuflich zu haben. Magdeburg, den 19. April 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (807)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Juli 1882 treten für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Hannover und Oldenburg einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Main-Neckar Bahn und der Badischen Staatseisenbahnen andererseits anderweite Bestimmungen und Frachtsätze in Kraft, und werden hierdurch die bezüglichen Bestimmungen und Tarifsätze der nachbezeichneten seitherigen Tarife und der dazu erschienenen Nachträge und bezw. Ergänzungsblätter mit gedachtem Tage aufgehoben:

1. Verbands-Güter-Tarif des Westdeutschen und Nordwestdeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juli 1877.
2. Verbands-Güter-Tarif des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. März 1878.

3. Güter-Tarif für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Main-Neckar-Bahn Verkehr vom 1. September 1878.

4. Güter-Tarif für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Hessischen Verkehr via Oberlahnstein bezw. Wetzlar-Limburg vom 1. Februar 1879.

5. Güter-Tarif für den Köln-Minden-Hessischen Verkehr via Bingerbrück-Bingen vom 1. Januar 1879.

6. Güter-Tarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband vom 1. September 1878.

7. Güter-Tarif für den Köln-Minden und bezw. Bergisch-Märkisch-Pfälzischen Verkehr (Rheinischer Eisenbahn-Verband) vom 15. Januar 1879.

8. Güter-Tarif für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Verkehr vom 15. October 1878.

9. Ausnahme-Tarif für metallurgische Erzeugnisse in demselben Verkehre vom 1. Juni 1879.

(Die Tarife ad 3 bis 9 bezüglich der jetzt zum Eisenbahndirectionsbezirk Hannover gehörigen Stationen Ahlen, Beckum-Enigerloh, Beckum, Bielefeld, Brackwede, Detmold, Gütersloh, Hamm, Herford, Lage, Loehne, Minden, Oelde, Oeynhausen, Porta, Rheda und Salzuflen.)

10. Güter-Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr vom 1. Januar 1881, bezüglich des Verkehrs der Station Giessen.

11. Güter-Tarif für den Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. November 1877, bezüglich der Stationen Baddekenstedt, Derneburg und Othfresen.

12. Güter-Tarif für den Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. Januar 1881.

13. Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a. M. und der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. Januar 1881.

(Die Tarife ad 12 und 13 bezüglich der Stationen Göttingen, Lollar, Münden, Baddekenstedt, Derneburg, Othfresen, Bettenhausen, Fürstenhagen, Hasselbach, Helsa, Lichtenau, Niederzwehren, Oberkaufungen, Walburg, Bruchköbel, Heldenbergen-Windecken.)

Die im West-Nordwestdeutschen und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. Juni 1879 bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs bezw. der einzelnen Hefte desselben, wodurch theils Erhöhungen, theils Ermässigungen gegen die seitherigen Frachtsätze eintreten, sind vom 10. Mai d J. ab von den Verbandsexpeditionen der einzelnen Bahnen käuflich zu beziehen. Hannover, den 19. April 1882. Für die Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (808)

Mit 15. Juni 1882 treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Dobrilugk-Kirchhain und den Stationen Drebkau, Lieberose, Müllrose, Peitz sowie Weichensdorf theilweise erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche bei uns erfragt werden können. Dresden, am 23. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (809)

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 16. März d. J. wird veröffentlicht, dass die am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden neuen Tarife für den Güterverkehr im **Norddeutsch-Sächsischen bezw. Magdeburg-Sächsischen Verbande** nunmehr erschienen und bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen sind. Dresden, den 23. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (810)

Die in dem diesseitigen Localtarif vom 1. Januar 1881 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthaltenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und Tarifvorschriften sind zum Theil abgeändert. Das Nähere ist bei unseren Güter- und Gepäckexpeditionen zu erfahren. Guben, den 14. April 1882. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft. (811)

2. General-Versammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Actionäre zur XIV. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche am 7. Juni 1882, um 10 Uhr Vormittags, auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftsseite (Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1881;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1881 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Actiencoupons;
4. Antrag des Verwaltungsrathes auf Vermehrung des Anlagecapitals des Ergänzungsnetzes und dementsprechende Aenderung des § 8 der Statuten;
5. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1882 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien längstens bis 8. Mai, Mittags 12 Uhr, in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. Allgemeinen Oesterreichischen Bodencredit-Anstalt, — in Berlin bei der Deutschen Bank, — in Frankfurt a. M. beim Frankfurter Bankverein, — in Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht. Je zehn Actien geben das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Consignationsblanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und den bezeichneten Depôtstellen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 20. April 1882. Der Verwaltungsrath. (152)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (Reichenberg-Pardubitz). Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur XXIX. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche am 25. Mai 1882 um 10 Uhr Vormittags auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1881;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1881;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actien-Coupons;
4. Erneuerungswahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1882.

Gemäss § 26 der Statuten, wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 11. Mai 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Consignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblanquette werden bei den Erlagscassen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 23. April 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (161)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der gefertigte Verwaltungsrath beehrt sich, die Actionäre der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn zu der

Montag, den 22. Mai 1882,

um 10 Uhr Vormittags, im Saale der Wiener Handelsacademie (I. Academiestrasse 12) stattfindenden

fünfzehnten ordentlichen Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Bericht über die Geschäftsgebahrung im Jahre 1881.
2. Bericht des Aufsichtsrathes über die Prüfung der Jahresrechnung pro 1881.
3. Wahl des Aufsichtsrathes und der Ersatzmänner desselben (§§ 16 und 17 der Statuten).
4. Ergänzung des Verwaltungsrathes (§ 32 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der §§ 21, 22 und 24 der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 19. Mai 1882 in Wien bei der Hauptcassa der Kronprinz Rudolfbahn (Stadt, Hohenstaufengasse No. 1, I. Stock) mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei der genannten Hauptcassa unentgeltlich erfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung Legitimationskarten zur Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarte vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 21. April 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (153)

3. Ausloosungen.

Thüringische Eisenbahn. Bei der am 13. d. Mts. stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1882 zu amortisirenden Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft sind die nachstehend verzeichneten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der Letzteren

vom 1. Juli cr. ab

1. in Erfurt: bei unserer Hauptcasse; ausserdem bezüglich der Serien I, III und IV:
2. in Dessau: bei Herrn J. H. Cohn, und für dessen Rechnung:
3. in Berlin: bei den Herren Breest & Gelpcke,
4. in Frankfurt a. M.: bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
5. in Leipzig: bei der Leipziger Bank; bezüglich der Serien II und V, ausser bei den unter 1 und 4 genannten Stellen:
6. in Berlin: bei der Direction der Discontogesellschaft,
7. in Leipzig: bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
8. in Weimar: bei der Weimarischen Bank,
9. in Erfurt: bei Herrn Adolph Stürcke; bezüglich der Serie VI, ausser bei den unter 4, 6, 7 und 9 genannten Stellen:
10. in Berlin: bei der Bank für Handel und Industrie,
11. in Frankfurt a. M.: bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Emission), vom 1. März 1857 (IV. Emission) und vom 1. September 1874 (VI. Emission) sind die Coupons 4 bis 12 und der Talon, den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Serie) die Coupons No. 2 bis 12 und der Talon, und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Serie) der Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichnisse als rückständig aus früheren Verloosungen aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betr. Capitalbeträge auf. Erfurt, den 21. April 1882. Die Direction. (157)

Verzeichniss

der am 13. April 1882 ausgeloosten, vom 1. Juli 1882 ab zur Einlösung gelangenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Serie A. zu 1000 Thaler. 9 Stück.

No. 33 34 114 353 385 387 411 420 440.

Serie B. zu 500 Thaler. 37 Stück.

No. 19 28 41 151 162 244 258 425 442 581 648 722 745 815 835 896 981 1056 1184 1200 1214 1313 1333 1388 1400 1439 1446 1462 1508 1555 1591 1602 1628 1756 1800 1894 1913.

Serie C. zu 200 Thaler. 138 Stück.

No. 15 24 78 169 211 254 285 427 499 526 549 561 638 639 706 768 839 861 962 1033 1146 1286 1338 1343 1410 1465 1502 1578 1646 1652 1700 1758 1801 1849 1852 1860 1884 1885 1896 1920 1948 1979 2012 2070 2096 2099 2142 2145 2168 2187 2292 2297 2313 2342 2363 2477 2581 2607 2918 2933 3093 3188 3199 3208 3322 3602 3697 3760 3840 3921 3966 4027 4073 4103 4126 4137 4147 4200 4293 4366 4378 4394 4423 4434 4504 4532 4593 4629 4734 4764 4775 4809 4811 4850 4873 4894 4924 4929 4957 4975 4978 5010 5128 5193 5268 5302 5341 5343 5373 5531 5655 5662 5765 5767 5822 5902 6016 6062 6081 6270 6293 6308 6358 6398 6526 6592 6731 6759 6801 6835 6975 7048 7229 7249 7274 7313 7335 7394.

Serie D. zu 100 Thaler. 190 Stück.

No. 6 44 52 109 117 182 301 313 367 388 402 404 417 434 567 568 574 635 675 707 729 777 1019 1060 1097 1099 1151 1170 1180 1186 1230 1260 1277 1318 1333 1339 1348 1370 1374 1487 1497 1502 1532 1600 1609 1749 1781 1848 1868 1869 1888 1986 2154 2199 2253 2306 2359 2385 2421 2544 2589 2644 2679 2742 2793 2892 3059 3192 3199 3223 3284 3340 3430 3685 3701 3705 3716 3864 3949 4129 4144 4180 4247 4333 4347 4363 4388 4426 4527 4550 4635 4668 4723 4768 4779 4817 5008 5059 5194 5245 5259 5413 5422 5477 5501 5522 5528 5531 5601 5629 5804 5834 5907 5969 5980 5994 6004 6053 6055 6112 6183 6429 6438 6468 6578 6581 6627 6692 6786 6845 6893 6925 6972 6997 7110 7183 7212 7253 7254 7320 7340 7397 7411 7462 7506 7595 7766 7780 7869 7974 8008 8010 8236 8246 8304 8312 8327 8478 8492 8580 8608 8679 8826 8836 8863 8880 8923 8939 8961 9068 9105 9190 9212 9270 9344 9411 9459 9539 9559 9610 9618 9698 9700 9729 9732 9750 9783 9831 9858 9890.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 3. April 1872. Serie D. zu 100 Thlr. No. 7986.
2. aus der Verloosung vom 9. April 1879. Serie C. zu 200 Thlr. No. 4614.
3. aus der Verloosung vom 12. April 1880. Serie D. zu 100 Thlr. No. 3900.
4. aus der Verloosung vom 7. April 1881. Serie A. zu 1000 Thlr. No. 326.
   Serie B. zu 500 Thlr. No. 111 329 1509 1682.
   Serie C. zu 200 Thlr. No. 268 422 2209 2234 3111 3380 3909 5025 5482 6773.
   Serie D. zu 100 Thlr. No. 123 968 1639 2133 2598 2800 2940 3813 3868 4385 7350 7645 7973 8341 9871.

II. Emission. (Serie II.)

Von der jetzt 4½procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 9 Stück.

No. 61 129 182 202 205 278 308 364 392.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 43 Stück.

No. 305 337 340 402 450 456 487 527 566 581 603 676 741 763 784 840 890 909 953 973 994 1016 1060 1062 1080 1099 1313 1375 1424 1472 1474 1512 1553 1586 1627 1635 1639 1672 1679 1713 1859 1863 1921.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 85 Stück.

No. 10 33 152 232 285 288 299 329 337 416 517 535 539 543 563 602 637 652 769 813 882 990 1075 1101 1122 1170 1176 1213 1232 1338 1411 1533 1565 1590 1608 1611 1696 1697 1703 1707 1797 1816 1849 1855 1894 1895 1949 2007 2024 2066 2119 2165 2202 2246 2321 2361 2384 2402 2405 2475 2588 2590 2682 2752 2758 2773 2886 2887 2908 2972 3094 3202 3264 3268 3284 3416 3425 3463 3506 3694 3716 3812 3880 3882 3890.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 5. April 1876. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3400.
2. aus der Verloosung vom 9. April 1877. Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1108.
3. aus der Verloosung vom 11. April 1878. Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1175. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1626.
4. aus der Verloosung vom 9. April 1879. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3360.
5. aus der Verloosung vom 12. April 1880. Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 93 152 1625.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1138 1221 3876.
6. aus der Verloosung vom 7. April 1881. Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 19 1867. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 54 399 400 936 1889 1891 3335.

III Emission. (Serie III.)

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 5 Stück.

No. 13 42 317 370 395.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 53 Stück.

No. 17 111 138 144 304 330 457 527 530 620 674 682 843 858 1152 1216 1267 1304 1464 1490 1534 1538 1548 1563 1616 1667 1691 1693 1715 1761 1852 1879 1958 2027 2214 2300 2336 2366 2534 3025 3053 3132 3333 3378 3423 3446 3529 3615 3717 3806 3844 3909 3957.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 269 Stück.

No. 131 154 270 277 323 413 556 676 709 729 787 865 866 876 951 961 1055 1081 1124 1130 1142 1320 1390 1434 1456 1478 1672 1777 1817 1831 2043 2097 2150 2202 2236 2341 2413 2501 2541 2636 2657 2829 2894 3026 3089 3153 3317 3381 3437 3477 3479 3606 3620 3676 3807 3831 3858 3922 3969 4075 4085 4149 4392 4441 4527 4621 4674 4814 4866 4900 5053 5149 5228 5257 5281 5308 5458 5465 5648 5669 5719 5841 5871 5907 5976 5993 6057 6121 6224 6369 6418 6587 6708 6813 6851 6865 6904 6949 7085 7172 7194 7220 7265 7424 7620 7663 7695 7711 7878 7902 8069 8114 8162 8211 8241 8282 8506 8637 8638 8719 8753 8792 8825 8955 8986 9164 9220 9231 9380 9479 9593 9842 9905 10005 10030 10102 10212 10213 10262 10347 10409 10424 10559 10679 10823 10883 10970 11041 11059 11085 11114 11142 11160 11178 11245 11364 11381 11385 11431 11551 11606 11668 11823 11852 11859 11895 11897 11964 12052 12105 12292 12307 12318 12325 12344 12486 12566 12750 12792 12829 12875 12906 13114 13120 13200 13249 13437 13555 13737 13845 13937 14096 14254 14282 14287 14335 14493 14585 14677 14708 14709 14720 14732 14736 14761 14763 14828 14852 14920 15066 15330 15350 15571 15576 15722 15814 15949 15971 16058 16077 16216 16269 16372 16935 16948 17284 17294 17362 17371 17465 17571 17579 17672 17694 17715 17787 17899 17954 18047 18121 18146 18157 18160 18182 18320 18375 18467 18648 18824 18877 18891 18932 18965 19034 19092 19159 19210 19343 19392 19454 19506 19507 19796 19871 19895 19917 19957 19965 19987.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

aus der Verloosung vom 7. April 1881.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 495 1378 2501 3540.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1208 1984 2844 3182 5997 7100 8266 10983 14360 14366 14542 17305 18570 19804.

IV. Emission. (Serie IV.)

Von der 4½procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 15 Stück.

No. 30 161 195 199 366 377 437 503 611 725 766 793 954 1022 1129.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 76 Stück.

No. 8 108 123 306 315 514 607 671 764 765 772 776 1098 1278 1656 1662 1748 1847 1859 1910 1942 1991 2045 2238 2384 2389 2534 2564 2585 2666 2677 2726 2779 2874

2929 2952 3044 3097 3189 3206 3345 3390 3430 3522 3527 3528 3538 3556 3875 4025 4148 4266 4331 4342 4373 4383 4436 4441 4471 4657 4816 4920 4929 5068 5103 5168 5326 5359 5419 5476 5586 5614 5678 5891 5922 5990.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 263 Stück. No. 166 294 440 477 533 703 724 743 899 1225 1266 1270 1391 1403 1435 1469 1474 1559 1583 1793 2062 2145 2219 2241 2274 2301 2414 2586 2630 2662 2772 2839 2941 3056 3060 3283 3301 3343 3412 3414 3478 3625 3745 3792 3888 4139 4160 4165 4169 4280 4305 4322 4365 4407 4409 4437 4483 4489 4540 4556 4562 4572 4681 4752 4753 4826 4869 5019 5032 5096 5124 5182 5222 5353 5393 5487 5546 5617 5844 5885 5919 5948 6106 6243 6695 6745 6817 6870 6942 7053 7073 7246 7347 7469 7591 7593 7619 7660 7852 7920 7995 8026 8190 8391 8506 8541 8553 8631 8786 8968 9012 9087 9126 9285 9485 9508 9589 9645 9738 10029 10053 10274 10422 10460 10589 10702 10829 10880 10981 11014 11050 11061 11103 11145 11231 11288 11310 11349 11408 11484 11511 11512 11701 11723 11762 11834 11863 11883 11984 12045 12076 12161 12190 12275 12383 12401 12438 12531 12617 12709 12765 12794 12816 12912 12974 13139 13284 13356 13364 13457 13504 13855 13884 13888 13905 13952 14002 14061 14135 14215 14230 14296 14363 14447 14517 14547 14619 14634 14803 14944 14947 14950 14989 14999 15137 15138 15200 15310 15322 15401 15402 15405 15452 15505 15508 15826 15831 15955 15975 16005 16161 16259 16556 16569 16591 16632 16663 16858 16982 16994 17094 17252 17365 17413 17430 17701 17709 17856 17871 18221 18577 18630 18772 18801 18931 18965 18995 19000 19069 19184 19224 19239 19321 19327 19329 19600 19608 19655 19785 19786 19801 20081 20163 20276 20350 20416 20434 20456 20524 20712 20847 20932 20986.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 11. April 1878. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2013.
2. aus der Verloosung vom 7. April 1881. Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 276 485 1402 1820 2443 2451 4019 5892.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1167 1803 2161 3336 4996 6284 6435 8142 8293 10161 10340 12872 13673 14653 16082 16551 17604 17868 18862 19055 19349 20574.

V. Emission. (Serie V.)

Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 13 Stück. No. 19 40 130 398 399 475 634 959 1028 1415 1474 1563 1590.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 40 Stück. No. 85 511 780 815 860 1198 1223 1347 1655 1762 1943 1981 2002 2007 2079 2129 2179 2239 2248 2310 2429 2600 2704 2876 3049 3384 3469 3483 3555 3590 3630 3727 3758 3891 4052 4195 4326 4386 4396 4522.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 81 Stück. No. 136 404 583 643 679 686 886 1063 1139 1398 1579 1676 1677 1699 1862 1879 2022 2058 2060 2135 2265 2300 2333 2659 2741 2776 2886 2930 2948 3003 3018 3225 3241 3274 3324 3387 4041 4354 4523 4645 4711 4805 4869 4880 4933 4955 5062 5153 5165 5300 5471 5501 5514 5820 5997 6039 6243 6248 6434 6527 6588 6754 7042 7090 7242 7437 7997 8116 8542 8603 8662 8664 8807 8818 8824 8875 9253 9303 9545 9903 9976.

— Sämmtliche Obligationen sind mit dem Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 11. April 1878. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 4661 9960.
2. aus der Verloosung vom 9. April 1879. Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 866. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2564 6765.
3. aus der Verloosung vom 12. April 1880. Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 533 1077 1199 1240.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 37 980 2728.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 4484 8659 8679.
4. aus der Verloosung vom 7. April 1881. Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 498 1218.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 725 1454 2032 3079 3237.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2751 3198 4180 4387 4556 4718 5031 5771 9502.

VI. Emission. (Serie VI.)

Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1874, für welche die Obligationen unterm 1. September 1874 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 3 000 ℳ 6 Stück. No. 13 137 297 386 522 579.

Abtheilung B. zu 1 500 ℳ 17 Stück. No. 1231 1341 1615 1851 1868 1950 1959 2110 2150 2196 2258 2474 3016 3184 3308 3465 3484.

Abtheilung C. zu 300 ℳ 123 Stück. No. 4043 4409 4535 4788 5141 5146 5552 5635 6118 6207 6212 6217 6222 6773 6778 6783 6959 6999 7791 8037 8319 8352 8357 8378 8610 8615 8792 9238 9363 9441 9791 9933 10044 10462 10730 10769 11004 11131 11186 11408 11476 11481 11486 11491 11543 11548 11553 11558 11658 11764 11790 11918 12134 12175 12180 12185 12430 12806 12920 13093 13098 13103 13128 13355 13370 13421 13636 14128 14133 14202 14286 14308 14913 14931 15070 15184 15597 15929 15937 16022 16399 16551 16571 16620 16796 16982 17347 17591 18691 18875 18880 18885 18890 18895 19146 19273 19278 19467 19492 19497 19651 20304 20561 20815 21243 21368 21940 22001 22032 22094 22601 22891 23019 23048 23104 23203 23261 23266 23271 23393 23453 23557 23774.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 11. April 1878. Abtheilung C. zu 300 ℳ No. 7774.
2. aus der Verloosung vom 9. April 1879. Abtheilung C. zu 300 ℳ No. 6744.
3. aus der Verloosung vom 7. April 1881. Abtheilung C. zu 300 ℳ No. 7695 9670 10597 10997 11231 12754.

Erfurt, den 15. April 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. Eggert. Klemme.

4. Dividendenzahlung.

Thüringische Eisenbahn. Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die Dividende pro 1881 für die Stammactien Lit. C. (Gera-Eichicht) auf 4½ pCt. oder 13 ℳ 50 ₰ pro Actie festgestellt worden ist.

Die Auszahlung erfolgt gegen Rückgabe des Dividendenscheines No. 10 **vom 1. Mai cr.** ab und zwar:

1. in Erfurt: bei unserer Hauptcasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags,
2. durch unsere sämmtlichen Billetexpeditionen (bei grösseren Beträgen nach vorher geschehener Anmeldung),
3. in Darmstadt: durch die Bank für Handel und Industrie,
4. in Frankfurt a. M.: durch die Filiale derselben,
5. in Leipzig: durch die Herren Frege & Co. und
6. in Berlin: durch die Bank für Handel und Industrie und durch die Herren Cohn, Bürgers & Co.

Bei den Stellen ad 2—6 erfolgt die Einlösung nur in der Zeit vom 1. bis 31. Mai cr. Vom 1. Juni cr. ab findet die Einlösung nur noch durch unsere Hauptcasse hier statt. Erfurt, den 20. April 1882. Die Direction. (155)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Die Dividende unserer Gesellschaft pro 1881 ist auf 7⅘ pCt. = 39 ℳ pro Actie festgesetzt und vom 1. Juni d. J. ab bei den auf den Dividendenscheinen verzeichneten Zahlstellen zu erheben. Die Direction. (159)

5. Submissionen.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung der zum Locomotivbetriebe auf der diesseitigen Bahn in der Zeit vom 1. Juli 1882 bis dahin 1883 erforderlichen Steinkohlen, ca. 2 700 000 kg, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen liegen im Bureau unseres Maschinenmeisters Herrn Memmert hierselbst zur Einsicht aus und werden daselbst auch auf portofreien Antrag abgegeben werden.

Bezügliche Offerten mit der Aufschrift „Kohlenlieferung" sind bei der Direction bis zum 19. Mai d. Js., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche sich bis zum 26. Mai d. Js. an ihre Gebote zu binden haben, bleibt vorbehalten. Glückstadt, den 20. April 1882. Die Direction der Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft. H. Lund. (154)

6. Neue Fahrpläne.

Fahrplan der Kiel-Flensburger Eisenbahn. Gültig vom 1. Mai 1882.

Richtung von Kiel nach Flensburg					Richtung von Flensburg nach Kiel				
Stationen	Gemischter Zug No. 1 Vorm.	Gem. Zug No. 3 Vorm.	Gem. Zug No. 5 Nm.	Gem. Zug No. 7 Nm.	Stationen	Gem. Zug No. 2 Vorm.	Gem. Zug No. 4 Vorm.	Gem. Zug No. 6 Nm.	Gem. Zug No. 8 Nm.
Kiel . . . . ab	6.40	11.50	5.40	10.4	Flensburg . . ab	—	7.25	12.34	6.25
Neu-Wittenbek „	7.8	12.18	6.8	10.32	Husby. . . . „	—	7.50	12.59	6.50
Gettorf . . . „	7.21	12.31	6.22	10.46	Sörup . . . . „	—	8.10	1.19	7.10
Altenhof . . . „	7.42	12.52	6.43	11.7	Mohrkirch . . „	—	8.25	1.34	7.25
Eckernförde . „	7.55	1.3	6.56	11.15	Süderbrarup . „	—	8.43	1.53	7.44
Rieseby . . . „	8.16	1.24	7.17	—	Rieseby . . . „	—	9.10	2.20	8.11
Süderbrarup . „	8.44	1.54	7.48	—	Eckernförde . „	5.13	9.35	2.43	8.36
Mohrkirch . . „	8.59	2.9	8.3	—	Altenhof . . . „	5.22	9.44	2.52	8.45
Sörup . . . . „	9.12	2.22	8.16	—	Gettorf . . . „	5.47	10.6	3.13	9.7
Husby . . . . „	9.32	2.42	8.36	—	Neu-Wittenbek „	6.3	10.21	3.28	9.22
Flensburg . . an	9.54	3.4	8.58	—	Kiel . . . . an	6.30	10.48	3.55	9.49

Kiel, im April 1882. Die Direction. (158)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen Seite 455.)

No. 8. Jahrgang 1882. Berlin, am 28. April 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 24. April incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A G	805	1	Ballen	Leinen —	20	1	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
2	A H N	{ 5353 4307 }	2	Kisten	leer —	53	2	Bremen	K. E.-D. Hannover	Lagert seit längerer Zeit im Versand-Schuppen 2. Auflieferer unbekannt. Schuppen-Revis. pr. März cr.
3	B	1	1	Korb	leer —	10	3	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
4	B	754	1	Pack	Manufacturwaaren —	31	4	Arnheim	Niederl. Staatsb.	
5	B	7174	1	Kiste	gefüllt —	105	5	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
6	B G	3058	1	„	anschein. Eisenwaaren	145	6	Hamburg	K. E.-D. Hannover	Bei 73 Colli Eisenwaaren ab Hagen.
7	C L B	{ 219 320 105 101 625 910 930 536 }	8	—	eiserne Stützen —	?	7	Breslau	Oberschlesische	Unbezettelt.
8	D	—	1	Collo	4 Eisentheile —	12,5	8	Minden Eilgutexp.	K. E.-D. Hannover	Lagert seit längerer Zeit im Versand-Schuppen 2. Auflieferer unbekannt. Schuppen Revision.
9	D & C	1374	1	Kiste	leer —	9	9	Bremen	„	
10	E S	34	1	Säckchen	leer —	—	10	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	E T	910	1	Ballen	gefüllt —	22	11	Neuss	K. E.-D. linksrhein.	
12	F	div.	8	Colli	Umzugseffecten —	356	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis.
13	F R	2034	1	Kiste	Apfelsinen —	38	13	„	„	Schuppen-Revis.
14	F R D	—	1	„	Kassetten —	10	14	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
15	F S	3	1	Ballen	Tapeten —	33	15	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Revis.
16	F S	368	1	Kiste	? —	57	16	Frankfurt a. M.	„	Beschrieben: Dornheim a/Ried.
17	G P	1920	1	„	anscheinend Cigarren	28,5	17	Haltern	K. E.-D. r. Köln	
18	H	—	1	—	Blechrüster —	4	18	Mannheim	Badische	
19	H	434	1	Ballen	Bettfedern —	6,5	19	Haltern	K. E.-D. r. Köln	
20	IP	10	1	Kiste	unbekannt —	11,5	20	Myslowitz	Oberschlesische	Bezettelt: Gleiwitz-Myslowitz.
21	J G	{ 18987 18994 }	2	Kisten	leer —	45	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	Lagert seit längerer Zeit im Versand-Schuppen 2. Schuppen-Revision.
22	K J P	24	1	Fass	leer —	33	22	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
23	L B	{ 114½ 124 }	1	Rolle	Sackleinen —	42	23	Dortmund W.		
24	L K	1	1	Pack	leb. Bäume —	5	24	Ihrhove	„	
25	M	—	2	—	eiserne Scheiben —	4	25	Deutzerfeld	„	
26	M A	—	1	Sack	Gerste —	51	26	Crefeld	K. E.-D. linksrhein.	
27	M J N	7	1	Bund	5 Stück Flacheisen —	19,5	27	Minden Eilgutexp.	K. E.-D. Hannover	
28	M V	68	1	Pack	Garn —	175	28	Arnheim	Niederl. Staatsb.	
29	N	—	1	Fass	Kalk —	65	29	Nieuwerschans	„	
30	P K	7956	1	Kiste	Wein —	107	30	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
31	P Q	231	1	„	Eisenwaaren —	101,5	31	Heidelberg	Badische	
32	R	814	1	Pack	1 Feile —	1	32	Wetzlar	K. E.-D. r. Köln	
33	R L	6110	1	Kiste	leere Flaschen —	60	33	Dortmund K. M.	„	
34	S	324	1	Fass	leer —	22	34	Opladen Rh.	„	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
35	S	615	1	Fass	gefüllt —	26	35	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
36	S J	—	1	Pack	Rohrstühle —	9	36	Crefeld	„	
37	v. W	131	1	Kiste	Tapeten —	119	37	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
38	W	878	1	Fass	Butter —	30	39	Osnabrück	K. E.-D. r. Köln	
39	W C	906	1	Kiste	leer —	18	39	Dortmund K. M.	„	
					B. Colli m. Adressen sign.					
40	A. A. Jändges in Crefeld Schalke Parketbodenfabrik	869	16 1	Bund Sack	Parketbodenbretter Holzwaaren	468	40	Schalke K. M.	K. E.-D. r. Köln	
41	E. Franzen	2307	1	Fass	leer —	54	41	Mülheim a/Rh. K. M.	„	
42	G. H. de Bergue	37875	1	—	Bufferhülse nebst 4 Scheiben	28	42	Deutzerfeld	„	
43	K T Bremen	9405	10	Colli	eiserne Pfannen —	262	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
44	Mai & Comp. Lundenburg	—	1	Sack	leere Säcke —	25	44	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	Malhouse desgl.	43	1 1	— —	Wagendecke Vorsatzbrett	27	45	Breslau	Oberschlesische	
46	Phil. Lewek Posen	—	1	Pack	leere Säcke —	10	46	„	„	
					C. Colli m. Nummern sign.					
47	—	39	1	Sack	Brennholz —	43	47	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision
48	—	22/36 mm	4	Bund	à 5 Päckchen Drahtstifte (für Dachdecker)	21,5	48	Eistrupp	„	Schuppenrevis. beklebt 1000.
49	—	4529	1	Fass	Farbe —	68	49	Elberfeld-Mirke.	K. E.-D. r. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.					
50	O	2639	1	Fass	leer —	28	50	Deutzerfeld	„	Auf der Strecke Hannover-Misburg bei Wärterstation 8 gefunden.
51	S. P. F. F. F. K	2320 2321 2346	3	Ballen	weisse Lumpen —	379	51	Misburg	K. E.-D. Hannover	
52		3744	1	Fass	leer —	21	52	Bremen	„	Lagert seit längerer Zeit im Versandschuppen 2. Aufgeber unbekannt. Schuppenrevision.
53		77	1	„	leer —	21	53	„	„	
54	Eine Krone	125	1	Sack	1 Tischfuss u. Kleider	6,5	54	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
					E. Colli ohne Signatur:					
55	—	—	8	Bund	Alpengras —	190	55	„	„	
56	—	—	4 2	— —	Ansetzer — Latten —	—	56	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
57	—	—	1	—	Brechstange —	9	57	Hanau	„	
58	—	—	20	Colli	? —	1301	58	Crefeld	K. E.-D. linksrh	
59	—	—	6	Bund	Eisen —	150	59	Inowrazlaw	Oberschlesische	
60	—	—	1	Collo	Eisen —	—	60	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
61	—	—	1	Stange	□ Eisen 1,70 m lang —	27,5	61	Deutzerfeld	„	Auf dem Bahnhofe gefunden.
62	—	—	1	Gasrohr	450 cm lg. 6 cm Durchm.	29,5	62	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
63	—	—	3	—	Gasröhren —	55	63	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
64	—	—	7	—	Holzstützen —	—	64	Halle a. S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	65	Bühl	Badische	bez. Frankfrt-Bühl.
66	—	—	1	Kiste	leer —	34	66	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevision.
67	—	—	1	Kiste	leer —	7	67	Frankfurt a/M.	„	Lagert seit 18/3. cr. unabgefordert. Schuppenrevision. Zu Gepäckschein No. 572. Magdeb.-Hann.
68	—	—	1 2	„ Körbe	unbekannt anscheinend Säure	—	68	Hannover	„	
69	—	—	1	Korb	leer —	1,5	69	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
70	—	—	1	—	hölzerne Krippe —	—	70	Breslau	Oberschlesische	
71	—	—	1	Parthie	Leimleder —	45	71	Haiger	K. E.-D. r. Köln	
72	—	—	1	—	kleine Raufe —	2	72	Eisleben	K. E. D.-Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
73	—	—	1	—	Reisetasche; leer, alt	2	73	Glogau	Oberschlesische	bez. Fraustadt-Glogau.
74	—	—	1	Sack	Roggenmehl —	100	74	Herborn	K. E.-D. r. Köln	
75	—	—	1	—	eisernes Rohr —	38	75	Bremen	K. E.-D. Hannover	War auf der Decke des Wagens 7493 Rh. befestigt, welcher mit Reis beladen ab Osterholz-Scharmbeck eingegangen.
76	—	—	1	Bund	Rundeisen (17 Stäbe)	57	76	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
77	—	—	1	Sack	? —	50	77	Coblenz	K. E.-D.linksrhein.	
78	—	—	1	Pack in Papier mit Bindfaden umschnürt.	alte Säcke —	—	78	Hannover	K. E.-D. Hannover	Lagert seit 28/2. cr. unabgefordert Schuppen-Revis. Zu Gepäckschein No.46 Hamb-Han.
79	—	—	1	—	unverpackte länglich viereckige eiserne Schaufel ohne Stiel	1	79	Geestemünde L.	„	Am 13/3.82 im Wagen 42536 B.M. gefunden.
80	—	—	1	Collo unverpackt.	Schaufel —	2	80	Bremen	„	
81	—	—	2	—	Schleifsteine —	72	81	Grimma ob. Bf.	Sächs. Staatsb.	Aus Wagen No. 3682 K. S.
82	—	—	1	Collo	Staffelei —	1	82	Düsseldorf Rh.	K. E. D. r. Köln	
83	—	—	1	—	Wagenrunge —	—	83	Greven	„	

Nachtrag.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A E	1/5	5	Ballen	Leder —	171	1	Magdeburg C. B.	K.E.-D.Magdeburg	
2	B J	1181 1184 1187 1200	4	„	Hanf —	682,5	2	Berlin P.	„	
3	E W	843	1	Kiste	? —	35	3	Magdeburg C. B.	„	Beklebt: Mulda-Braunschweig.
4	F W	1 4	2	Kisten	? —	5	4	Leipzig	„	Beschr.: Leipzig.
5	S	1/2	2	„	? —	98	5	Buckau	,	Bekl.: v. Emden nach Gr. Heringen. Aufgel. 15/4.
					B. Colli m. Adressen sign.:					
6	Magdeb.-Halberst.Eis.	—	1	—	Viehgitter —	—	6	Magdeburg Eilg.	„	
7	Bgk. Radeberg	1048	1	Bierfass	leer —	—	7	Halle	„	
8	Hannover	519	1	—	Plan —	—	8	Magdeburg C. B.	„	
					C. Colli m. Nummern sign.:					
9	—	No. 5 mit grüner Oelfarbe hergest.	1	—	hölzern. Viehgitter —	—	9	Rathenow	„	
					D. Colli ohne Signatur:					
10	—	—	1	—	leerer Tragkorb (Gepäck)	2	10	Aschersleben	„	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen

7. Abstempelung von Actien.

Nachdem der Vertrag vom 29. October v. Js., betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, durch das Gesetz vom 25. März d. Js., betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, (Ges.-Samml. Seite 21) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, werden die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche vertragsmässig noch bis zum 1. Mai d. Js. die Verwaltung des Unternehmens zu führen hat, und ferner die demnächst nach § 1 des gedachten Vertrages an deren Stelle tretende Königliche Behörde beauftragt, die in Gemässheit des § 7 desselben vorzunehmende Abstempelung der Stammactien Litt. A der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft auf den Betrag der zu gewährenden festen Rente von 8½ pCt. pro anno, zur Ausführung zu bringen und bei der Abstempelung auf jede Actie einen einmaligen Betrag von 5 ℳ. pro Actie auszuzahlen, sowie die bisherigen Dividendenscheine und Talons gegen Zinscoupons und Talons nach den vertragsmässig vereinbarten Formularen umzutauschen. Berlin, den 12. April 1882. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. (gez.) Maybach. Der Finanzminister. In Vertretung: (gez.) Meinecke.

Thüringische Eisenbahn. Auf Grund des vorstehenden, von der Königlichen Staatsregierung der unterzeichneten Direction ertheilten Auftrages werden die Inhaber von Stammactien (Litt. A) der Thüringischen Eisenbahngesellschaft hiermit aufgefordert, ihre Actien bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Erfurt zur Abstempelung einzureichen und die baare Zuzahlung von 5 ℳ. pro Actie in Empfang zu nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die bisher denselben beigegebenen Dividendenscheine und Talons, und zwar diejenigen, welche für das Betriebsjahr 1882 und folgende ausgefertigt sind, mit einzureichen, gegen welche die Aushändigung der neuen Zinscoupons und Talons erfolgt. Bei etwa fehlenden Dividendenscheinen werden die neuen Zinscoupons für das betreffende Jahr zurückbehalten.

Bei der Einreichung der Actien nebst Dividendenscheinen und Talons ist ein arithmetisch geordnetes Nummernverzeichniss derselben nach einem Formular, welches von der Einlösungscasse unentgeltlich verabfolgt wird, in doppelter Ausfertigung mit einzureichen.

Die Aushändigung der neuen Zinscoupons und Talons kann wegen der inzwischen zu bewirkenden Drucklegung voraussichtlich nicht vor dem 1. Mai d. Js. erfolgen. Sofern daher die Actien nebst Dividendenscheinen zu einer Zeit präsen-

tirt werden, bis zu welcher die Fertigstellung der neuen Zinscoupons und Talons noch nicht hat bewirkt werden können, muss es dem Präsentanten überlassen bleiben, nach Empfangnahme der sofort fälligen baaren Zuzahlung entweder die Actien bis zur Aushändigung der neuen Zinscoupons und Talons gegen Quittung, welche auf dem Duplum des einzureichenden Anmeldeformulars erfolgt und demnächst behufs Legitimation wieder einzureichen ist, bei der Verwaltung zu belassen, oder aber demnächst die abgestempelten Actien behufs Empfangnahme der zugehörigen Zinscoupons und Talons wieder vorzulegen. Die Actionäre werden jedoch in ihrem eigenen Interesse wohl thun, wenn thunlich, nicht vor dem 1. Mai d. Js. ihre Actien zur Abstempelung etc. einzureichen. Erfurt, den 21. April 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (156)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 33. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Benth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. Mai 1882.

Inhalt: Der Gesetzentwurf, betr. die Bezirks-Eisenbahnräthe und den Landes-Eisenbahnrath. — Berlin-Anhaltische Eisenbahn (Aus dem Jahresbericht pro 1881. Generalversammlung. Statut des zu bildenden Unterstützungs- und Stipendienfonds). — Die Oesterr. Local-Eisenbahngesellschaft. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Personenverkehr. 4. Bahnverwaltung resp. Abstempelung von Actien. 5. Zollabfertigung. 6. Generalversammlungen. 7. Submissionen. 8. Vacanzen. — Privat-Anzeigen.

Der Gesetzentwurf, betr. die Bezirks-Eisenbahnräthe und den Landes-Eisenbahnrath

(die sogenannten wirthschaftlichen Garantien der Eisenbahn-Verstaatlichung)

wurde am 24. und 25. April im Abgeordnetenhause in zweiter Lesung berathen. — Es kam dabei infolge der von fortschrittlicher Seite vertretenen Behauptung, dass die sogenannten Garantien nicht stark genug seien, um gegen die mit dem Staatsbahnsystem in einem grossen Lande möglicherweise verbundenen Gefahren zu schützen, zu lebhaften Auseinandersetzungen zwischen Abgeordneten der liberalen Parteien.

§ 1. lautet: Zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahn-Verkehrsfragen werden bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen errichtet: a) Bezirks-Eisenbahnräthe als Beiräthe der Staatseisenbahn-Directionen; b) ein Landes-Eisenbahnrath als Beirath der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen.

Abg. Kieschke (Fortschrittspartei) erklärte, seine sämmtlichen politischen Freunde seien gegen das Gesetz und glaubten, dass die bestehenden Einrichtungen vollkommen genügten. Die seit längerer Zeit auf Veranlassung des Ministers zusammeutretenden periodischen freien Conferenzen, welche von Vertretern der Handelskammern, der Landwirthschaft und Industrie beschickt, einen Ausgleich zwischen den Ansichten der Regierung und zwischen den Interessen der Betheiligten herbeiführen, hätten den grossen Vorzug, dass die Delegirten für jede einzelne Conferenz berufen werden, und dass nach Bekanntwerden der Tagesordnung es möglich sei, nach Lage der Sache den berufensten Vertreter abzuschicken. Nach der Vorlage falle eine directe Entsendung von Vertretern fort. Die Körperschaften müssten es sich gefallen lassen, dass der Provinzialausschuss aus den vorgeschlagenen Candidaten je nach Belieben diejenigen auswähle, welche er für geeignet halte. So könne es kommen, dass gerade diejenigen Personen nicht gewählt werden, welche den betreffenden Interessentenkreisen die erwünschtesten wären. Dies sei um so misslicher, als die Vertreter für drei Jahre in Thätigkeit bleiben. Wie der Bezirks-Eisenbahnrath sei auch der Landes-Eisenbahnrath von sehr zweifelhaftem Werthe. Derselbe habe namentlich den Nachtheil, dass der Arbeitsminister mit demselben seine Verantwortlichkeit decken könne. Eine Controle des Landtages über die Festsetzung der Tarife wäre ohne Wirksamkeit. Es würde weit zweckmässiger sein, wenn die Regierung bei Vorlegung des Etats einen Rechenschaftsbericht über das, was sie im Laufe des Jahres auf dem Gebiete des Tarifwesens geändert, vorlege. Die Regierung werde dann nicht umhin können, etwaige Monita in Erwägung zu ziehen. Redner empfahl die Ablehnung der Vorlage.

Abg. v. Wedell-Malchow hält es für angezeigt, dem Minister einen Beirath zur Seite zu stellen, welcher, hervorgegangen aus kundigen Interessentengruppen, ihn in permanente Verbindung mit den Bedürfnissen des Verkehrs setzen kann. Unzweifelhaft liege beim Staatseisenbahn-System eine grosse Gefahr darin, dass, nachdem die erste Begeisterung vorübergegangen, eine gewisse Erschlaffung eintreten und die Verwaltung einen bureaukratisch-schematischen Charakter annehmen könnte. Diese Gefahr werde durch dies Gesetz, speciell durch § 1, beseitigt und deshalb stimme er für denselben.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach hob hervor, dass man schon bei der ersten Lesung anerkannt habe, wie wichtig es für die Regierung sei, bei der Leitung einer so grossen Verwaltung mit den Interessentenkreisen in Fühlung zu bleiben. Die Bezirks-Eisenbahnräthe hätten sich im Grossen und Ganzen als ihrer Aufgabe gewachsen gezeigt. Aber auch der Landes-Eisenbahnrath sei nothwendig, damit die Regierung eine Instanz habe, bei der Belehrung und ein Ueberblick über das Gesammte der Eisenbahnverwaltung zu finden sei.

Abg. Röckerath bemerkt, es sei doch eigenthümlich, dass diejenigen, welche so lebhaft finanzielle und constitutionelle Garantien für die Verstaatlichung der Bahnen forderten, jetzt Alles aufbieten, um das zu vermindern, was an Garantien geboten wird. Er stehe auf entgegengesetztem Standpunkte wie der Abg. Kieschke. Wenn dieser die Vortheile der freien Conferenzen anerkenne, so sollte er doch den weiteren Schritt thun, diese Vortheile gesetzlich zu erhalten. Je mehr die Gefahr wächst, die Bahnen zu Reichsbahnen zu machen und je mehr überhaupt die Particularrechte der Einzelstaaten schwinden, desto mehr halte er es für nöthig, der Centralisation eine Decentralisation entgegenzusetzen. Der Einfluss der Provinzialvertretung müsse immer mehr verstärkt werden. Der Hauptpunkt des ganzen Gesetzes sei aber die Tariffrage. Der Eisenbahnminister sei der mächtigste Mann im Lande, er habe das ganze wirthschaftliche Leben in seiner Hand, deshalb sei es absolut nothwendig, der Volksvertretung eine genügende Mitwirkung bei den Tariffragen zu sichern, welche noch schärfer wirke, als die ganze Zollgesetzgebung. Er erkenne jedoch das, was hier geboten wird, dankbar an.

Abg. Dr. Hammacher erkannte ebenfalls die Tariffrage als das wichtigste Moment an; über diese Frage werde später discutirt werden. Der Bezirks-Eisenbahnrath habe sich namentlich in den westlichen Provinzen bewährt. Wenn man gegen ihn einen Einwand erheben wollte, so wäre es der, dass er bei der Unfertigkeit unserer jetzigen Eisenbahn-Verwaltungsorganisation auf grosse Schwierigkeiten stossen müsse. Infolge der Verstaatlichung werde die Nothwendigkeit eintreten, eine Aenderung von Directionsbezirken vorzunehmen und neue Directionsbezirke zu bilden. Das gegenwärtige Gesetz beziehe sich jedoch auf die gegenwärtigen Directionsbezirke. Wie solle nun der Eisenbahnrath zusammenberufen werden, wenn die gegenwärtigen Bezirke geändert werden? Die Commission habe daher für den Eintritt dieser Verhältnisse es der Königlichen Verordnung überlassen, die Bezirke des Eisenbahnrathes selbstständig zu construiren. Ausserdem könnte im Laufe der Zeit eine Verschiebung in der Art der Besetzung der Bezirksräthe sich nothwendig machen. Diese Bedenken könnten aber nicht dazu führen, in diesem Augenblick zu sagen: non liquet. Es handle sich hier nur um den Anfang zur Herstellung von organischen Gebilden, welche das Staatseisenbahn-System begleiten müssen. Wenn auch über die Zusammensetzung des Landes-Eisenbahnrathes, über seine Aufgaben

bei seiner Partei lebhafte Meinungsverschiedenheiten beständen, so seien doch darin Alle einverstanden, dass er ein nothwendiges Compelle für die Vertretung der industriellen und wirthschaftlichen Interessen gegenüber der Eisenbahnverwaltung sei. In einem so grossen Staate wie Preussen müsse auch die Landesvertretung einen dauernden Einfluss, ein dauerndes Controlrecht über die Staatseisenbahn-Verwaltung haben.

Abg. Büchtemann acceptirte dankbar das Zugeständniss des Vorredners, dass die Tariffrage das Wichtigste sei. Wenn die Nationalliberalen trotzdem gegen den fortschrittlichen Antrag über die Tarife in der Commission gestimmt hätten, so liege darin ein Widerspruch, der nicht nur der Partei, sondern der ganzen liberalen Sache geschadet habe. Der Wahrung der Verkehrsinteressen könne keine Institution besser dienen, als die der freien Conferenzen. In dem Landes-Eisenbahnrathe solle dagegen eine Stelle geschaffen werden, in welcher die Interessen durch einen gemeinschaftlichen Beschluss Ausdruck finden sollen, während die Interessen doch verschiedene sind. Man könne diesen Eisenbahnrath nicht besser charakterisiren, als es der Staatssecretär Stephan im Herrenhause gethan, der ihn eine Coulisse nannte, hinter welche der Minister sich gelegentlich zurückziehen oder aus der er hervortreten könne. Damit der Landtag eine bessere Kenntniss der Eisenbahn- und namentlich der Tarifverhältnisse erhalte, würde es sich empfehlen, nach Analogie der Staatsschulden-Commission eine permanente Commission aus mehreren Mitgliedern beider Häuser des Landtages einzusetzen, welche von der Centralverwaltung der Eisenbahnverwaltung in fortlaufender Kenntniss von allen Anordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu erhalten wären, die ferner berechtigt sein müssten, sich ohne beschliessende Stimme im Landes-Eisenbahnrath vertreten zu lassen und von dem Minister alle mögliche Auskunft zu verlangen und die endlich alljährlich einen Bericht an den Landtag erstatten müsste. Einen Antrag in dieser Richtung zu stellen behalte er sich vor.

Abg. Richter führte aus: nachdem der Reservefonds, die Amortisation, Alles, was man vorher mit so grossem Eclat verkündet, von der nationalliberalen Partei aufgegeben worden sei, solle in dem Eisenbahnrath nur der Volkswirthschaftsrath angewendet auf das Eisenbahnressort geschaffen werden, den doch auch die nationalliberale Partei in seiner allgemeinen Geltung abgelehnt habe. Abg. v. Quast erklärte sich gegen ein solches Nebenparlament. Abg. v. Eynern machte darauf aufmerksam, dass der Abg. Richter sich früher gegen jede Einmischung des Landtages in das Tarifwesen ausgesprochen habe. Abg. Richter bemerkte, dass er von einer Einmischung in das Tarifwesen auch jetzt nicht gesprochen habe, sondern nur von einer Einsichtnahme in die Verwaltung.

§ 1 wurde darauf gegen die Stimmen der Fortschrittspartei, der Secessionisten und eines Theiles des Centrums angenommen.

Die §§ 2—9 handeln von den Bezirks-Eisenbahnräthen. Zunächst verhandelte das Haus über den § 3, betreffend die Zusammensetzung und Wahl derselben. Nach der Regierungsvorlage sollten die Handelskammern, landwirthschaftlichen Centralvereine und vom Handelsminister geeignet befundenen freien wirthschaftlichen Vereine die doppelte Zahl der Mitglieder als Candidaten vorschlagen und aus diesen vorgeschlagenen Personen sollten die Provinzialausschüsse resp. ständischen Verwaltungsausschüsse die Mitglieder auf 3 Jahre berufen.

Abg. Dr. Wehr beantragt, dass die Mitglieder von den Handelskammern, den landwirthschaftlichen Vereinen etc. direct zu den Sitzungen delegirt werden sollten — also in der Weise, wie dies jetzt zu den Eisenbahnconferenzen geschieht.

Abg. v. Quast will diese Delegation, statt sie zu den Sitzungen zu delegiren, auf 3 Jahre wählen lassen, während ein Zusatzantrag des Abg. v. Rauchhaupt den Ministern für Eisenbahnen, für Landwirthschaft und für Handel die Bestimmung der Zahl der Mitglieder und deren Vertheilung auf die Interessentengruppen zugesteht.

Ein sonst mit dem Antrage Wehr übereinstimmender Antrag Hammacher-Lauenstein will die Zahl der Mitglieder der Bezirks-Eisenbahnräthe gesetzlich fixiren.

Abg. Wehr macht für seinen Antrag geltend, dass die freien Conferenzen sich bereits bewährt hätten, man solle von erprobten Zuständen nicht abweichen. Es wäre misslich, statt der directen Wahl der Mitglieder der Bezirks-Eisenbahnräthe eine von der Commission vorgeschlagene Sichtung durch den Provinzialausschuss vorzunehmen, welcher mit wirthschaftlichen Fragen nichts zu thun hat. Der § 3 sei sowohl nach der Regierungsvorlage, als auch nach den Beschlüssen der Commission unannehmbar, weil man daraus gar nicht ersehen könne, wie die Mitglieder vorgeschlagen werden sollen. Soll jedes einzelne Mitglied der zum Vorschlag berechtigten Corporationen, oder aber diese Letzteren als solche die Mitglieder der Bezirks-Eisenbahnräthe vorschlagen dürfen? Der erste Modus wäre schwer ausführbar, und durch den zweiten könnten wichtige Elemente leicht eliminirt werden. Es wäre richtig, wenn man das, was sich praktisch bewährt hat, gesetzlich zu fixiren suchte, und daher sei die Annahme seines Antrages zu empfehlen.

Abg. Steffens, welcher sich für den Antrag Wehr und gegen das Amendement Quast erklärt, hält es für auffallend, dass die Privatbahnen nicht das Recht erhalten, an den Sitzungen der Bezirks-Eisenbahnräthe theilzunehmen.

Minister Maybach will dem Antrage Wehr im Falle seiner Annahme nicht entgegentreten. Nach § 8 der Vorlage können die Privatbahnen den Verhandlungen der Bezirks-Eisenbahnräthe auf Einladung der Staatseisenbahn-Direction beiwohnen. Die Vorlage habe übrigens nur die Staatseisenbahnen im Auge.

Abg. v. Quast: Der Antrag, die Mitglieder auf 3 Jahre zu wählen, will nur das häufige Wählen der einzelnen Corporationen vermeiden, namentlich da manche, die landwirthschaftlichen Vereine z. B., nur einmal im Jahre zusammenkommen.

Nach längerer Discussion wird § 3 nach dem Antrage des Abg. Wehr mit den von den Abgg. v. Quast und v. Rauchhaupt vorgeschlagenen Amendements angenommen.

Darauf wird § 2, nach welchem die Bezirks-Eisenbahnräthe zunächst errichtet werden sollen bei den Directionen in Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a/M. und Köln, nach den Anträgen der Commission genehmigt.

Die §§ 2 und 3 lauten danach:

„§ 2. A. Bezirks-Eisenbahnräthe. Zahl. Für den Bezirk einer jeden Staatseisenbahn-Direction und zwar zunächst der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover, Frankfurt a. M. und Köln wird ein Bezirks-Eisenbahnrath gebildet.

„Der Bezirks-Eisenbahnrath zu Köln fungirt für die Bezirke der Königlichen Directionen der rechtsrheinischen und der linksrheinischen Eisenbahnen.

„Sobald durch Aenderungen in den Verwaltungsbezirken der bestehenden, oder Bildung neuer Staatseisenbahn-Directionen die Auflösung oder anderweite Zusammensetzung bestehender, oder die Bildung neuer Bezirks-Eisenbahnräthe erforderlich wird, erfolgt dieselbe durch Königliche Verordnung, in welcher zugleich Bestimmung über die erforderlichen Wahlen zu treffen ist. Diese Wahlen sind binnen 3 Monaten zu bewirken.

„§ 3. Zusammensetzung und Wahl. Die Bezirks-Eisenbahnräthe werden aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft zusammengesetzt, und zwar für die § 2 Alinea 1 und 2 bezeichneten Staatseisenbahn-Directionen in der aus der Anlage ersichtlichen Anzahl.

„Die Mitglieder werden aus der Zahl derjenigen Personen, welche die Handelskammern, kaufmännische Corporationen, landwirthschaftliche Provinzialvereine (Central-Bezirksvereine) und vom Minister für Handel und Gewerbe geeignet befundene freie wirthschaftliche Vereine in doppelter Zahl der zu Wählenden vorgeschlagen haben, für die Dauer von drei Jahren bestellt und zwar: a) in den Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern, Brandenburg (ausschliesslich Berlin), Schlesien und Sachsen von den Provinzialausschüssen; b) in der Provinz Posen bis zur Einführung einer neuen Provinzialordnung von dem Provinziallandtage, nach Einführung der ersteren von dem Provinzialausschusse; c) in den Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein von den ständischen Verwaltungsausschüssen; d) in der Provinz Westfalen von dem provinzialständischen Verwaltungsausschuss; e) in der Rheinprovinz von dem Provinzial-Verwaltungsrath; f) in den Regierungsbezirken Cassel und Wiesbaden (ausschliesslich Frankfurt a. M.) von den communalständischen Verwaltungsausschüssen; g) in den Städten Berlin und Frankfurt a. M. von den Magistraten.

„Dieselben Personen können gleichzeitig Mitglieder mehrerer Bezirks-Eisenbahnräthe sein."

§ 4. „Zulassung ausserpreussischer Theilnehmer" wird unverändert, desgleichen die übrigen auf die Bezirks-Eisenbahnräthe bezüglichen Bestimmungen ohne Debatte angenommen.

Die von der Regierungsvorlage etwas abweichenden §§ 5 bis 7 lauten:

„§ 5. Ausschüsse. Jeder Bezirks-Eisenbahnrath kann zur Vorbereitung seiner Berathungen einen ständigen Ausschuss aus seiner Mitte bestellen.

„§ 6. Zuständigkeit. Der Bezirks-Eisenbahnrath ist von der betreffenden Staatseisenbahn-Direction in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Districte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören. Namentlich gilt dies von wichtigeren Massregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife.

„Der Bezirks-Eisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbstständig Anträge an die Staatseisenbahn-Direction richten und von dieser Auskunft verlangen.

„Wenn die Eisenbahndirection wegen Gefahr im Verzuge ohne vorherige Anhörung des Bezirks-Eisenbahnrathes wichtigere zur Beirathszuständigkeit des letzteren gehörige Massregeln getroffen hat, so muss sie hiervon dem ständigen Ausschusse (§ 5) und dem Bezirks-Eisenbahnrathe bei deren nächstem Zusammentritt Mittheilung machen.

„§ 7. Geschäftsordnung. Der Geschäftsgang des Bezirks-Eisenbahnrathes und des Ausschusses, sowie die Organisation des letzteren wird durch ein von dem Minister der öffentlichen

Arbeiten zu genehmigendes Regulativ, welches der Bezirks-Eisenbahnrath entwirft, geordnet.

„Das Regulativ hat auch die erforderlichen Bestimmungen über den Vorsitz im Bezirks-Eisenbahnrath und Ausschuss, sowie über die periodischen Sitzungen des ersteren zu treffen.

„Es muss eine wenigstens zweimal im Jahre stattfindende Zusammenberufung des Bezirks-Eisenbahnrathes anordnen."

Die §§ 10 ff. handeln vom Landes-Eisenbahnrath. §§ 10 und 10a, über dessen Zusammensetzung, lautet nach der Fassung der Commission:

„§ 10. B. Landes - Eisenbahnrath. Zusammensetzung. Der Landes-Eisenbahnrath besteht: a) aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter; dieselben werden vom Könige, und zwar auf die Dauer von drei Jahren ernannt; b) aus drei von dem Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten, drei von dem Minister für Handel und Gewerbe, zwei von dem Minister der Finanzen, sowie zwei von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Dauer von drei Jahren berufenen Mitgliedern; ausgeschlossen sind unmittelbare Staatsbeamte; etc.

„§ 10a. Erfolgt in Gemässheit des § 2 Alinea 3 durch Königliche Verordnung die Auflösung oder anderweite Zusammensetzung bestehender oder die Bildung neuer Bezirks-Eisenbahnräthe, so ist in derselben über die hierdurch bedingte Veränderung in der Betheiligung der Bezirks-Eisenbahnräthe an den Wahlen zum Landes-Eisenbahnrath Bestimmung zu treffen."

§ 11 über die Zuziehung von Sachverständigen, §§ 12 und 13 über den Ausschuss und dessen Zusammensetzung, § 14 über die Zuständigkeit des Landes-Eisenbahnrathes werden ohne Debatte angenommen. § 15 bestimmt, dass der Landes-Eisenbahnrath mindestens vierteljährlich nach Berlin berufen werden soll. Auf einen Antrag des Abg. Kieschke, der auch vom Minister Maybach und dem Abg. Röckerath empfohlen wird, beschliesst das Haus, dass er nur zweimal jährlich berufen werden soll. Die §§ 13—15 lauten:

„§ 13. Zusammensetzung des Ausschusses. Der Ausschuss besteht aus dem Vorsitzenden des Landes-Eisenbahnrathes oder dessen Stellvertreter (§ 10 Littr. a) und vier von dem Landes-Eisenbahnrathe aus seiner Mitte erwählten Mitgliedern und vier Stellvertretern.

„§ 14. Zuständigkeit des Landes - Eisenbahnrathes. Dem Landes-Eisenbahnrathe sind zur Aeusserung vorzulegen: 1. die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats beizufügende Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter; 2. die Allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification); 3. die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen); 4. Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen.

„Auch hat der Landes-Eisenbahnrath in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein Gutachten zu erstatten.

„Der Landes-Eisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbstständige Anträge an den Minister der öffentlichen Arbeiten richten und von diesem Auskunft verlangen.

„§ 15. Berufung des Landes-Eisenbahnrathes. Der Landes-Eisenbahnrath wird von dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach Bedürfniss zweimal jährlich nach Berlin berufen.

„Die Tagesordnung für die Sitzungen, in so weit dieselbe Gegenstände der im § 14 bezeichneten Art umfasst, ist mindestens acht Tage vorher von dem Vorsitzenden zur öffentlichen Kenntniss zu bringen."

Gleich diesen in vorstehender Fassung angenommenen Bestimmungen über die Eisenbahnbeiräthe erhielt auch der von der Commission eingeschobene § 20a über die Mitwirkung des Landtags bei der Feststellung der Tarife die Zustimmung des Hauses und der Regierung; er lautet: „Bis zur reichsgesetzlichen Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens können Erhöhungen der für die einzelnen Classen des Güter-Tarifschemas zur Zeit der Publikation dieses Gesetzes bestehenden Normal- (Maximal-) Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zwecke der Herstellung der Gleichmässigkeit der Tarife oder in Folge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen."

Abg. v. Rauchhaupt beantragt den Eingang des § 20a zu fassen: „Unbeschadet der dem Reiche verfassungsmässig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahn- und Tarifwesen . . ."

Abg. Dr. Hammacher (Essen) will die Worte „zur Zeit der Publikation dieses Gesetzes" streichen und durch „jeweilig" ersetzen.

Abg. Büchtemann will die Worte „oder in Folge von Aenderungen des Tarifschemas" streichen.

Abg. Röckerath hätte gewünscht, dass an Stelle von Erhöhung, Aenderung gesetzt wäre. Denn eine Herabsetzung der Tarife kann ebenso schädlich wirken, als eine Erhöhung.

Abg. v. Wedell-Malchow tritt für den Commissionsbeschluss ein. Den Antrag Rauchhaupt könne er acceptiren, da derselbe nur redactioneller Natur und eine Verbesserung des Commissionsantrages ist. Anders liege die Sache mit den Anträgen Hammacher und Büchtemann. Ersterer benimmt der Regierung jeden Spielraum bezüglich der Tariffeststellung und kann nur dazu dienen, dieselbe vorsichtig zu machen in dem Erlass von Ermässigungen, was im Interesse des Verkehrs nicht liegen kann. Dem Antrag Büchtemann schreibt er nur die Consequenz zu, dass er jede Fortbildung des Tarifwesens hindere. Er bitte darum, beide Anträge abzulehnen.

Abg. Büchtemann stimmt dem Antrage Hammacher zu, der eine nothwendige Ergänzung der von ihm geforderten Abänderung sei. Dieselbe solle verhindern, dass die Declassification eines einzigen unbedeutenden Artikels die Neuregulirung aller Sätze des Tarifschemas zur Folge hat, wozu der Wortlaut des Commissionsbeschlusses die Möglichkeit gewähre.

Abg. Dr. Hammacher erklärt sich gegen den Antrag Büchtemann. Weder bei einer Wortinterpretation, noch bei einer loyalen Sinninterpretation könne der Beschluss der Commission zu einer Consequenz führen, wie sie der Abg. Büchtemann angedeutet. Jeder Missbrauch von Seiten der Regierung sei ausgeschlossen. Er bitte darum, den Commissionsantrag pure mit der von ihm vorgeschlagenen Aenderung anzunehmen.

Minister Maybach ist mit der Tendenz des Antrages Hammacher einverstanden. Aber er könne nicht umhin, in demselben ein Misstrauen gegen die Regierung zu erblicken, zu dem Veranlassung nicht vorliege. Ein ähnlicher Antrag sei vor 2½ Jahren vom Hause abgelehnt. Keine Massregel sei zu registriren, welche den Beweis dafür abgäbe, dass die Staatsregierung von dem Grundgedanken ihrer vom Hause gebilligten Eisenbahnpolitik, von welchem sie damals wie heute geleitet worden, abgegangen sei und zu einer veränderten Stellung Veranlassung geben könne. Auch nicht im Auslande, in anderen Staaten, sei etwas geschehen, was eine solche Massregel als Bedürfniss für uns hätte zu Tage treten lassen. In Bayern, in Sachsen, in Württemberg, in Baden und in Hessen sei ein Landes-Eisenbahnrath hergestellt, der befragt werden soll bei Massregeln, die den Verkehr betreffen. „Wir haben Maximaltarife — und darauf läuft ja wohl im Wesentlichen die vorliegende Bestimmung hinaus — zur Zeit weder in Württemberg, noch in Sachsen, in Baden — in Bayern nur für den Personenverkehr — und für den Güterverkehr in sehr weiten Schranken. Selbst in Belgien, in dem Lande, in welchem man zuerst den Versuch machte, auf die Tarife für die Landesvertretung einen bestimmten Einfluss zu gewinnen, hat man von der in den Dreissiger Jahren in das Gesetz eingefügten Befugniss keinen Gebrauch gemacht, sondern von Jahr zu Jahr durch Königliche Verordnung den bisherigen Zustand, welcher der Executive freie Hand lässt, belassen." Weshalb gehe man jetzt in dieser Weise vor? Man dürfe auch nicht vergessen, dass wir immer noch Privatbahnen in unserem Staate haben. Man suche nach einer Schutzwehr gegen Tariferhöhungen. Nach den Vorgängen in 1874 möchte solche nicht wohl bei der Landesvertretung zu finden sein. Diese Schutzwehr liege darin, dass bei jeder Tariferhöhung der Landes-Eisenbahnrath zu fragen sei, und dieser werde nicht leicht „ja" sagen. Dann komme die Landesvertretung. Stimme diese zu, so bleibe immer das Reich noch übrig, welchem Artikel 45 der Verfassung einen directen Einfluss auf die Gleichmässigkeit und die Ermässigung der Tarife zuschreibt. An Cautelen gegen willkürliche Tariferhöhungen fehle es also nicht, und dazu komme noch, dass die Regierung mit der Stimmung im Lande zu rechnen hat. Auch praktische Bedenken sprächen gegen den Commissionsbeschluss. Solle jede Tarifänderung von der Zustimmung des Landtages abhängig sein, so werde das zu grossen Zeitverlusten führen. Der Antrag Hammacher sei für die Regierung annehmbar, dagegen müsse sie sich entschieden gegen den Antrag Büchtemann erklären.

Der Regierungscommissar Geh. Regierungsrath Fleck bemerkte, es wäre illoyal, wollte die Regierung eine Declassification der Tarife vornehmen ohne Zuratheziehung der weitesten Interessentenkreise. Wollte die Regierung aber um jede finanzielle Aenderung des Tarifschemas die Landesvertretung fragen, so würde sich der Landtag aufs Eingehendste mit Tariffragen befassen müssen, was doch auch der Abg. Büchtemann nicht haben wolle.

Der Abg. v. Eynern sieht in dem Antrag Büchtemann die Desorganisation der ganzen Tarifordnung. Der Commissionsbeschluss sei nicht aus Misstrauen gegen die Regierung hervorgegangen, sondern um die festen Fundamente einer gesetzlichen Regelung auch für die Nachfolger des jetzigen Ministers zu schaffen.

§ 20a wurde darauf unter Ablehnung der Anträge Hammacher und Büchtemann mit dem Amendement Rauchhaupt in folgender Fassung angenommen:

„Unbeschadet der dem Reiche verfassungsmässig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahn- und Tarifwesen können Erhöhungen der für die einzelnen Classen des Güter-Tarifschemas zur Zeit der Publication dieses Gesetzes bestehenden Normal-

(Maximal-) Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zwecke der Herstellung der Gleichmässigkeit der Tarife oder in Folge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen".

Als einen neuen § 20 b hatten die Abgg. Richter und Büchtemann folgenden Antrag eingebracht:

„Vom 1. Januar 1883 ab wird eine Eisenbahncommission beider Häuser des Landtages zusammentreten, um denselben die fortlaufende Kenntniss auf dem Gebiete des Tarifwesens der Staatseisenbahnen zu ermöglichen. Die Commission besteht aus je drei Mitgliedern der beiden Häuser des Landtages, welche von demselben mit absoluter Stimmenmehrheit auf drei Jahre gewählt werden. Wenn vor Ablauf dieser Zeit ein Mitglied der Commission aufhört, Mitglied des Hauses zu sein, so scheidet dasselbe aus der Commission aus. Die nach Ablauf der dreijährigen Amtsdauer ausscheidenden Mitglieder fungiren bis zum Eintritt ihrer Nachfolger.

„Die Commission wählt aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter desselben. Die Beschlüsse der Commission werden nach Mehrheit der Stimmen gefasst. Zu einem Beschluss ist die Anwesenheit von wenigstens fünf Mitgliedern erforderlich. Die Commission wird nach Massgabe des Beschlusses derselben vom Vorsitzenden berufen. Die Berufung muss auf den Antrag von drei Mitgliedern erfolgen. Die Eisenbahn-Commission erhält von der Centralverwaltung der Preussischen Staatsbahnen fortlaufend Kenntniss von den Anordnungen, welche dieselbe auf dem Gebiete der Eisenbahntarife trifft. Sie ist berechtigt, durch eines oder mehrere Mitglieder sich an den Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths behufs Kenntnissnahme zu betheiligen. Sie ist berechtigt, von der Centralverwaltung der Eisenbahnen Auskunft über die Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens zu fordern und derselben ihre Bemerkungen mitzutheilen. Bei dem jährlich regelmässigen Zusammentritt des Landtages erstattet die Commission beiden Häusern des Landtages Bericht über ihre Thätigkeit".

Dieses wichtige Amendement, welches der Commission noch nicht vorgelegen hatte, wurde derselben zur schleunigen Berathung überwiesen und in der Sitzung vom 26. d. Mts. berathen.

Abg. Büchtemann führte zur Begründung des Antrags aus, dass sein Antrag lediglich bezwecke, dem Landtage auf dem Gebiete der Staatseisenbahn-Verwaltung ein Controlrecht in wirksamer Weise zu sichern, wofür die Institution des Landes-Eisenbahnrathes nicht genügende Gewähr biete. Von conservativer Seite habe man innerhalb der Commission die Befürchtung ausgesprochen, dass die Annahme des Antrags dem Landtag einen directen Eingriff in die Verwaltung einräumen werde. Eine solche Tendenz liege aber seinem Antrage fern; die Eisenbahncommission solle nur dazu dienen, den Landtag permanent über das Tarifwesen der Staatseisenbahnen unterrichtet zu halten. Die Nationalliberalen hätten geäussert, dass dieser Antrag über das mit der Regierung vereinbarte Compromiss hinausgehe und auch nur dazu dienen könne, die Institution des Landes-Eisenbahnrathes zu Falle zu bringen, da sich der Vertreter der Regierung entschieden gegen den Antrag erklärt habe. Er glaube aber, dass sich der Widerstand der Regierung leicht brechen lassen werde, wenn man von der Annahme dieses Antrags die Zustimmung zur Verstaatlichung der Anhalter Bahn abhängig machen werde. Alle Einwendungen, die man erhoben, erwiesen sich demnach als hinfällig, und er bitte darum, seinen Antrag anzunehmen. Derselbe wurde jedoch vom Hause abgelehnt.

Die Schlussparagraphen des Gesetzentwurfs wurden in folgender Fassung angenommen:

§ 21. Freie Fahrt und Diäten des Landes-Eisenbahnrathes, der Bezirks-Eisenbahnräthe und der Sachverständigen. Die Mitglieder des Landes-Eisenbahnrathes, der Bezirks-Eisenbahnräthe und die Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugezogenen Sachverständigen (§ 11) erhalten für die Reise nach und von dem Orte der Sitzung, sowie für die Dauer der Sitzung täglich je 15 ℳ, soweit dieselben nicht schon anderweit Diäten aus der Staatscasse beziehen.

Auch erhalten dieselben behufs Theilnahme an der Sitzung freie Fahrt in beliebiger Wagenclasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

§ 23. Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1883 in Kraft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

*** Aus dem Jahresbericht pro 1881. Generalversammlung.**

Der Bericht für das Jahr 1881 ist der letzte, welchen die jetzige Direction den Actionären zu legen haben wird, da es unzweifelhaft ist, dass auch der Landtag wie die Generalversammlungen der Gesellschaft vom 23. Januar und 8. März d. J. den mit der Staatsregierung abgeschlossenen Ueberlassungsvertrag genehmigen wird.

Das Unternehmen ist, für diesen Fall des Zustandekommens des Vertrages, bereits vom Anfange d. J. an für Rechnung des Staates von der jetzigen Direction verwaltet; die Uebernahme des Betriebes durch den Staat geschieht am 1. Tage des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monates, also voraussichtlich am 1. Juli.

Das Ergebniss des Jahres 1881, dessen Ertrag ohne Schmälerung noch den Actionären zukommt, ist ein unter den obwaltenden Verhältnissen günstiges gewesen. Einnahmen und Ausgaben sind beide um etwas geringer gewesen; als Dividende haben 6,1 pCt. vertheilt werden können.

Einnahmeverluste fallen allein auf den Güterverkehr und sind zu einem Theile der Ableitung von Verkehr auf die Staatsbahnen, zu einem anderen und zwar grösseren Theile der aus allgemeinen Ursachen hervorgegangenen Verringerung der Getreide-, Mehl-, Kartoffel- und Kohlentransporte zuzuschreiben, sie sind aber bis auf einen verhältnissmässig geringen Betrag wieder ausgeglichen durch die sehr erfreuliche Zunahme des internen Verkehres der Bahn. Diese Zunahme scheint eine stetige zu sein und dauert auch im laufenden Jahre fort und beweist, dass das Unternehmen jetzt die Schwierigkeiten überwunden hat, welche ihm aus der gleichzeitigen Erhöhung des Anlagecapitals und der durch ungünstige Instradirungen und allgemeinen wirthschaftlichen Rückgang veranlassten Verkehrsschmälerung erwachsen waren. Die Bahn geht im besten baulichen Zustande und mit ausreichendster Ausrüstung in dem Zeitpunkte aufsteigender Verkehrsentwickelung auf den Staat über.

Die Gesellschaft kann mit Befriedigung auf die ganze Zeit ihres Besitzes zurückblicken. Seit 1842 ist die Dividende nie unter 4 pCt. gesunken; im Durchschnitt dieser 40 Jahre hat sie 8,8 pCt.; im Durchschnitt der letzten 8 Jahre (seit dem Beginn der grossen Erhöhung des Anlagecapitals) 6,3 pCt. betragen.

Das letzte Resultat ist die Ersetzung der zwar im Durchschnitt höheren, aber doch immerhin Conjuncturen unterworfenen Dividende durch eine vom Staate garantirte, dem Durchschnitt der letzten 8 Jahre ziemlich gleichkommende Rente.

Die Direction tritt mit dem Bewusstsein zurück, dass sie der demnächstigen Verwaltung das Unternehmen in durchaus geordneten Verhältnissen übergiebt, während sie dem Bedauern Ausdruck giebt, dass es ihr nicht vergönnt ist, eine Verwaltung weiter zu führen, in welcher sie sich der besten und den Interessen der Gesellschaft förderlichsten Beziehungen zu den Actionären, dem Verwaltungsrathe und den Beamten der Gesellschaft stets erfreut hat.

Anlagecapital. Die beabsichtigte Convertirung der Prioritätsanleihen in 4 pCt. ist von der Staatsregierung aus allgemeinen wirthschafts- und finanzpolitischen Gründen nicht genehmigt.

Amortisirt sind im Jahre 1881 auf die Prioritätsanleihen durch die regelmässige Amortisation 395 400 ℳ.

Bis Ende 1881 sind demnach im Ganzen amortisirt 8 171 700 ℳ, nämlich die 4 pCt. Priorität von 4 500 000 ℳ und auf die übrigen Anleihen 3 671 700 ℳ, so dass diese von 51 000 000 ℳ auf 47 328 000 ℳ reducirt sind.

Von der letzten Prioritätsanleihe (von 30 000 000) sind am Schlusse des Jahres 1881 noch unverwendet geblieben 2 938 580,53 Mark, welche zum grösseren Theil durch die bisher projectirten Neubauten nicht werden in Anspruch genommen werden.

Das abgerechnete Anlagecapital beträgt 104 368 262,36 ℳ, ist also gegen dasjenige von 1880 zu 104 580 595,48 ℳ um 212 333,12 Mark gesunken, obwohl im Jahre 1881 für Neubauten Ausgaben von circa 923 455 ℳ gemacht sind. (Es sind nämlich Einnahmen für verkaufte Grundstücke etc. dem Neubaufonds zugeführt und von den betreffenden Ausgabetiteln abgeschrieben, ebenso wie die früher als Einnahme aufgeführten Agiogewinne von den Coursverlusten.)

[Im Folgenden bedeuten die eingeklammerten Ziffern die des Vorjahres; ferner B.-A. = Berlin-Anhalt, O.-L. = Oberlausitz.]

An Betriebsmitteln waren Ende 1881 vorhanden: bei B.-A. 147 Locomotiven (143), 346 Personenwagen (345), 3 281 Gepäck- und Güterwagen (3 280); bei O.-L. 18 Locomotiven (18), 42 Personenwagen (42), 390 Gepäck- und Güterwagen (390).

Die Einnahmen betrugen für B.-A. im Ganzen 15 600 325 Mark (15 706 426 ℳ, also — 106 104 ℳ); pro Kilometer 36 187 ℳ (36 634 ℳ, also — 447 ℳ). Für O.-L. total 870 748 ℳ (858 550 ℳ), also + 12 197 ℳ, pro Kilometer 5 761 ℳ (5 720 ℳ, also + 40 ℳ). Von diesen Einnahmen entfallen bei B.-A. auf Personen- und Gepäckverkehr 5 277 615 ℳ (5 239 864 ℳ, somit + 37 750 ℳ), Güterverkehr 8 697 705 ℳ (8 816 234 ℳ, somit — 118 528 ℳ), Sonstiges 1 725 003 ℳ (1 650 330 ℳ, somit — 25 327 ℳ). Bei O.-L. Personen und Gepäck 251 718 ℳ (241 376 ℳ), Güter 534 741 ℳ (533 300 ℳ), Sonstiges 84 288 ℳ (83 873 ℳ).

Die Ausgaben vertheilen sich bei B.-A.: Betriebsausgaben (incl. Erneuerung und Erweiterung) 9 018 491 ℳ (9 353 683 ℳ, also — 335 192 ℳ), Einlagen in den Erneuerungsfonds 688 215 ℳ (533 104 ℳ, mithin + 155 110 ℳ), in den Unfallfonds 25 000 ℳ (50 000 ℳ), Betriebsausfall der O.-L. B. 110 736 ℳ (102 384 ℳ), Prioritätenzinsen 2 150 010 ℳ (1 988 169 ℳ, mithin + 161 841 ℳ), Tilgung der Prioritäten 255 000 ℳ (255 000 ℳ), reservirte Beträge (140 000 ℳ), Dividende 3 156 750 ℳ (3 105 000 ℳ, mithin + 51 750 Mark), Eisenbahnsteuer 174 656 ℳ (161 718 ℳ, mithin + 12 987 ℳ), unvertheilbarer Ueberschuss 21 466 ℳ (17 369 ℳ), Summa 15 600 325 Mark (15 706 429 ℳ, also — 106 104 ℳ). Der Erneuerungsfonds

ist (von 2 660 930 M.) auf 3 379 289 M. gestiegen, also um 718 358 M. Bei O.-L. betrugen die Betriebsausgaben incl. Erneuerung und Erweiterung 897 626 M. (865 081 M.), Einlagen in den Reservefonds 7 609 M. (8 321 M.), Prioritätenzinsen 65 070 M. (63 709 M.), Tilgung der Prioritäten 9 000 M. (9 000 M.), Abgaben an die O.-L. B.-Ges. 20 000 M. (20 000 M.), Summa 999 395 M. (966 113 M.), also + 33 197 M. Der Erneuerungsfonds ist gestiegen (von 354 603 M.) auf 362 421 M.

Leistungen des Betriebes. Es sind gefahren Nutzkilometer der Locomotiven bei B.-A. 2 833 170 (2 947 036), bei O.-L. 401 055 (377 215), Personenkilometer bei B.-A. 131 585 433 (129 515 760), bei O.-L. 8 225 534 (7 736 111). Es sind befördert Personen bei B.-A. 2 942 065 (2 952 457), davon im Binnenverkehr 2 505 523 (2 523 697), im directen Verkehr 424 577 (416 205), bei O.-L. 244 208 (248 290), davon im Binnenverkehr 211 657 (217 524). Im Güterverkehr sind geleistet Tonnenkilometer bei B.-A. 170 107 143 (172 043 837), bei O.-L. 14 602 045 (16 502 753). Es sind befördert Güter an Tonnen bei B.-A. 2 266 083 (2 256 945), bei O.-L. 187 024 (198 336).

Die durchschnittlichen Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen pro Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge im Güterverkehr bei B.-A. 20 175 M. (20 563 M.), bei O.-L. 3 538 M. (3 553 M.), im Personenverkehr 12 309 M. (12 263 M.)

Die Rechnung weist einen unvortheilbaren Ueberschuss von 21 466 M. nach; ausserdem ist ein weiterer Ueberschuss aus den definitiven Abrechnungen zu erwarten; zu Restausgaben für 1881 wird derselbe nur zu einem geringen Theile in Anspruch genommen werden.

In der am 28. April abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung, welcher der Jahresbericht vorgelegt wurde, waren 37 Actionäre erschienen, die 651 gültige Stimmen abgaben. Mit nahezu Stimmeneinhelligkeit wurden die nach dem Turnus ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths wiedergewählt. Der nachstehende, von den Verwaltungsvorständen beantragte Statutnachtrag, wonach der aus dem Rechnungsjahre 1881 verbleibende Gewinnrest zu Unterstützungen und Stipendien für Beamte der Bahn resp. deren Kinder verwendet werden soll, wurde seitens der Versammlung einstimmig genehmigt.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

*** Statut des aus den Ueberschüssen des Jahres 1881 zu bildenden Unterstützungs- und Stipendienfonds.**

§ 1. Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft bestimmt hierdurch als letzte Anerkennung der treuen Dienste ihrer Beamten, den aus der Restabrechnung des Jahres 1881 sich ergebenden Ueberschuss zu einem Unterstützungs- und Stipendienfonds für dieselben.

§ 2. Der Fonds, dessen Capital nicht conservirt werden soll, hat folgende Zwecke: 1. Die Unterstützung derjenigen etatsmässigen Beamten und deren Wittwen und Waisen, welche der Beamten-Pensions- etc Casse nicht beigetreten sind, weil sie entweder von der Theilnahme an derselben von deren Curatorio zurückgewiesen sind, oder weil sie bereits das 40. Lebensjahr überschritten hatten und welchen nicht aus Gesellschaftsmitteln oder vom Staate eine Pension gewährt ist. 2. Die Gewährung von Stipendien zum Besuch höherer Lehranstalten oder Fachschulen für die Kinder — männlichen oder weiblichen Geschlechts — der Beamten. Der Fonds wird von Anfang an in zwei gleich Theile getheilt und jedem der beiden vorbezeichneten Zwecke besonders zugewiesen und für jeden besonders verwaltet.

§ 3. Als berechtigt gelten diejenigen Beamten, welche am Tage des Ueberganges des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens etatsmässige Beamte der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft excl. derjenigen der Oberlausitzer Eisenbahn oder Mitglieder oder Pensionäre der Berlin-Anhaltischen Beamten-Pensions- etc. Casse waren.

§ 4. Die Verwaltung des Fonds wird dem Curatorio der Beamten-Pensions- etc. Casse der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft übertragen.

Wenn dasselbe aufhören sollte, ehe der Fonds aufgezehrt ist, so soll an seine Stelle diejenige Königliche Eisenbahnbehörde treten, welche das ganze Netz der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn oder den grösseren Theil derselben direct unter der obersten Eisenbahn-Verwaltungsbehörde des Staates verwaltet.

§ 5. Bezüglich der Verwendung des Fonds ad No. 1 des § 2 entscheidet die Verwaltung des Fonds nach freiem Ermessen.

§ 6. Die Stipendien (§ 2 No. 2) sollen betragen: a) für die Universität und dieser gleichstehende höhere Lehranstalten 600 M. jährlich für die Dauer des Studiums, längstens auf 3 Jahre; b) für unter diesen stehende Fachschulen 400 M. jährlich für die Dauer des Studiums, längstens für 2 Jahre.

§ 7. Wenn der Fonds es ermöglicht, sollen jährlich an 2 Empfänger Stipendien der höheren Classe, an 4 Empfänger solche der zweiten Classe, also jährlich 2 800 M. gegeben werden. Reicht der Fonds dazu nicht aus, so soll eine verhältnissmässige Reduction für beide Classen und zwar so vorgenommen werden, dass zunächst ein Stipendium der höheren, dann — je nach Bedürfniss — eins oder zwei der zweiten Classe wegfallen.

Mehr als der Betrag von 2 800 M. jährlich soll nur dann gegeben werden, wenn bei gleichmässiger Fortgewährung desselben der Fonds — Capital und Zinsen — länger als 10 Jahr ausreichen würde. Dann kann eine Erhöhung des jährlichen Betrages bis zur Hälfte und zwar so stattfinden, dass zunächst 2 Stipendien der niedrigeren und, wenn das noch nicht ausreicht, eines der höheren Classe zugesetzt wird.

§ 8. Die Stipendien sollen nur an solche Personen gegeben werden, welche 1. nach Befähigung, ihrer bisherigen Bildung und ihrem bisherigen Verhalten mit Sicherheit erwarten lassen, dass sie Tüchtiges in dem von ihnen erwählten Fache leisten werden und 2. aus eigenen Mitteln event. aus den Mitteln ihrer Eltern die Kosten des Studiums nicht bestreiten können. Das Curatorium hat sich hierüber auf geeignete Weise Kenntniss zu verschaffen. Unter mehreren Bewerbern entscheidet die Befähigung, unter gleich Befähigten erhält der Bedürftigere den Vorzug.

§ 9. Das Curatorium kann dieses Stipendium zurückziehen, wenn sich der Stipendiat durch Unfleiss oder sittlich schlechtes Verhalten dessen unwürdig macht.

§ 10. Das Curatorium handelt in allen dieses Statut betreffenden Fragen nach Massgabe des Statutes der Beamten-Pensions- etc. Casse, zu welcher dieser Fonds als zugehörig betrachtet werden soll und nach den Bestimmungen dieses Statutes. Es ist nicht befugt, das letztere abzuändern; in Fällen, in welchen dasselbe keine Bestimmung enthält, entscheidet das Curatorium nach seinem Ermessen, der betreffende Beschluss bedarf aber einer Mehrheit von 2/3 der bei der Beschlussfassung anwesenden Mitglieder. Dieselben Bestimmungen gelten auch für die Rechtsnachfolgerin des Curatoriums. Berlin, den 21. April 1882.

Die Oesterreichische Local-Eisenbahngesellschaft.

* (Nach dem Geschäftsbericht für das Verwaltungsjahr 1881.) Während dieses zweiten Betriebsjahres (1881), für welches der Verwaltungsausschuss dieser Gesellschaft (Präsident Dr. jur. Volkelt) den Geschäftsbericht veröffentlicht hat, vollzog sich eine beträchtliche Ausdehnung des Unternehmens. Der Bau der vier Localbahnen, für welche die Gesellschaft im Jahre 1880 die Concession erhielt, wurde ganz durchgeführt, und da die Geldbeschaffung für das volle, ursprünglich in Aussicht genommene Actiencapital von 5 000 000 fl. im Jahre 1881 ins Werk gesetzt werden konnte, während die zu beschaffende Quote des Nominal-Anlagecapitals für die eben erwähnten, im Jahre 1881 vollendeten vier Localbahnen nur 2 570 000 fl. ausmachte, war die Gesellschaft in der Lage, den Bau der weiteren, inzwischen concessionirten Localbahnen in Angriff zu nehmen.

Zu Ende des Jahres 1881 standen folgende Localbahnen im Betriebe:

1. Die Pečeker Industriebahn, welche bis 8. October 1881 von der Oesterreichischen Staat-Eisenbahngesellschaft, von da ab als ein integrirender Bestandtheil der Peček-Zasmuker Bahn in eigener Verwaltung betrieben wurde.

2. Die Localbahn Caslau-Zawratetz, von welcher die Strecken Caslau-Zleb und Skowitz-Wrdy-Bučič am 6. Januar, und die Theilstrecke Zleb-Zawratetz am 10. November 1881 zur Eröffnung gelangten; letztere Strecke erfuhr eine Verlängerung von 2 km bis Tremošnitz und wird Mitte März d. J. eine von letzterer Station ausgehende 5 km lange Drahtseilbahn zu den Kalksteinbrüchen des Fürsten Ferd. Kinsky bei Prochowitz eröffnet.

3. Die Localbahn Chodau-Neudek, welche am 2. October für den Frachtenverkehr und am 20. December 1881 für den allgemeinen Verkehr in Betrieb gesetzt wurde.

4. Die Localbahn Pečeк-Zasmuk, für den Frachtenverkehr eröffnet am 8. October.

5. Die Localbahn Smidař-Hochwessely, am 1. November 1881 eröffnet.

6. Die Elbogener Localbahn, welche auf Grund einer mit den Eigenthümern getroffenen Vereinbarung seit 1. Januar 1881 auf Rechnung der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft betrieben wird.

Die Länge dieser sämmtlich in Böhmen gelegenen, zu Ende 1881 im Betriebe befindlichen Localbahnen betrug 76 km, davon waren 17 km während des ganzen Jahres, 59 km aber nur durchschnittlich 2 Monate im Betriebe.

Im Bau begriffen waren zu Ende des Berichtsjahres folgende Localbahnen: 1. Caslau-Močowitz (in Böhmen) 5 km, 2. Olmütz-Namiescht-Cellechowitz (in Mähren) 36 km, 3. Ungar. Hradisch-Ungar. Brod (in Mähren) 21 km, 4. Königshain-Schatzlar (in Böhmen) 7 km, und 5. Brandeis-Celakowitz-Mochow (in Böhmen) 12 km lang. Die an die Localbahnen anschliessenden Flügelbahnen und Verladegeleise hatten bei der Elbogener Localbahn 3 023 und bei den Localbahnen Caslau-Zawratetz 1 474, Pečeк-Zasmuk 2 218, Chodau-Neudek 1 392 und Smidař-Hochwessely 395 m Länge. Ausser diesen bereits concessionirten Linien ist die Concessionirung einer Anzahl von weiteren Localbahnen in Böhmen, Mähren und Schlesien im Zuge, deren Bau im Jahre 1883 begonnen werden soll.

Auf den das ganze Jahr 1881 im Betriebe gewesenen 17 km langen Localbahnen betrugen die Einnahmen 102 094 fl., die Ausgaben 38 900 fl.; auf den provisorisch eröffneten 59 km langen

Bahnen, welche durchschnittlich nur 2 Monate im Betrieb waren, die Einnahme 59 605 fl., die Ausgaben 21 822 fl., daher für sämmtliche Localbahnen zusammengenommen die Einnahmen 161 699 fl., die Ausgaben 60 723 fl (37,5 pCt. der Einnahmen), so dass der Einnahmenüberschuss 100 976 fl. ausmachte. Den Betriebsausgaben reiht sich noch ein Betrag von 8 772 fl. als Antheil an den allgemeinen Verwaltungsausgaben an. Das Reinerträgniss aus dem Bahnbetriebe repräsentirt, nachdem während des Jahres 1881 in den im Betriebe gewesenen Localbahnen während 12 Monaten ein Capital von 750 000 fl. und durchschnittlich während 2 Monaten ein solches von 2 078 600 fl. investirt war, sonach 9,21 pCt. pro anno.

Das Gesammterträgniss aller Localbahnen, einschliesslich der Zinsen und sonstigen besonderen Einnahmen, beziffert sich für das Jahr 1881 mit 425 673 fl. und abzüglich der Kosten der allgemeinen Verwaltung pr. 8 772 fl. und der Dotirung des Erneuerungsfonds pr. 11 897 fl. verblieben der Generalversammlung 408 577 fl. zur Verfügung. Das Fahrbetriebs-Material auf den Linien der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft bestand am Ende des Jahres 1881 aus 18 Locomotiven, 9 Personenwagen, 29 gedeckten Lastwagen, 80 Kohlenwagen, 68 Lowries etc. Von den Locomotiven wurden 72 946 Nutzkilometer zurückgelegt; mit den Personenwagen wurden 29 411 Reisende befördert und mit den Lastwagen 2 661 Gepäckstücke und 230 096 t Fracht-, Eil- und Regiegut transportirt. Die Einnahmen pro Bahnkilometer betrugen 6 049 fl., die Ausgaben 2 234,6 fl. Die Haupttransportartikel waren Kohle 51 pCt. (davon 21 pCt. für die an den Bahnen gelegenen Zuckerfabriken), Rüben (5,78 pCt.), Zucker (5,52 pCt.), Glaswaaren (3,78 pCt.), Melasse (1,66 pCt.), Eisenwaaren (1,14 pCt.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 24. April 1882. (Ausschussverhandlungen. Ungarische und Oesterreichische Staatsbahn. Bahnlinien 1881 und 1882. Generalinspection. Tarifenquête. Beschwerdebücher. Mahlproducte. Locomotivbestellung. Südbahncoupon. Eisenbahnclub. Sectionsrath Wrba. Börsennotiz.)

Im Eisenbahnausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurde seitens des Regierungsvertreters eine Erklärung abgegeben, welche charakteristisch für die Eisenbahnaction der Regierung lautete: „Nachdem das Deficit sich heuer schon auf 37 Millionen stellt, kann die Regierung nur den dringenden Wunsch aussprechen, mit den Eisenbahnbauten nicht allzu rasch vorzugehen, weil eben sonst die Regierung genöthigt wäre, mit neuen Anforderungen an den öffentlichen Credit aufzutreten. Die Ausführung der beschlossenen Projecte hält das Finanzministerium für möglich, aber alle weiteren Projecte wären der Zukunft vorzubehalten". Ebenso bezeichnend war aber auch das, was einzelne Mitglieder des Ausschusses äusserten. Es wurde vorerst die Frage aufgeworfen, ob es zweckmässig sei, durch eine einzige grosse Creditoperation für Eisenbahnbauten Vorkehrungen zu treffen, oder ob man fortfahren wolle, von Jahr zu Jahr neue Schulden zu contrahiren, um das Erforderniss für die Eisenbahnbauten zu decken. Diese offene Frage müsse einmal gelöst werden, und Sache des Eisenbahnausschusses könne es doch unmöglich sein, auch noch weiterhin ins Blaue hinein zu bewilligen. Abg. Herbst interpretirte die Regierungserklärung dahin, dass der Bau der Laaker Bahn nicht beabsichtigt werde. Abg. Rieger meinte über die Art und Weise, wie und unter welchen Modalitäten künftighin Eisenbahnen gebaut werden sollen, müsse sich das Haus endlich schlüssig machen, die Deckung dürfte nicht, wie bisher, der Zukunft vorbehalten werden. Von der Ertheilung weiterer Zinsengarantien will Redner entschieden nichts wissen. Entweder sollen Diejenigen, welche Eisenbahnen wünschen, das Localbahn-Gesetz für sich in Anspruch nehmen, oder der Staat soll sich unter gewissen Umständen an den Kosten eines Eisenbahnbaues betheiligen durch die Abnahme von Actien oder Prioritäten, oder endlich, es muss der Staatsbahnbau eintreten. Der öffentliche Credit wird durch nichts mehr geschädigt, als dadurch, dass die Eisenbahnbauten von dem laufenden Budget bestritten werden, weil dadurch das Deficit erhöht wird. Diese Debatte wird erst demnächst zum Abschlusse gebracht werden, wenn der darum ersuchte Finanzminister die Aufklärungen über die Bahnabsichten der Regierung ertheilen wird.

Ueber den Ausgleich der Ungarischen Regierung mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bringen die offiziösen Blätter folgendes hochbedeutsame Communiqué: „Für die Leitung und Verwaltung der Linien und Domänen der Oesterreichischen Staatsbahn in Ungarn wird in Pest eine selbstständige, von der Wiener vollständig unabhängige Direction und ein Ungarischer Verwaltungsrath activirt. Jene Bestimmung der bisherigen Statuten der Oesterreichischen Staatsbahn, wonach die Hälfte der Verwaltungsräthe in Paris, die andere Hälfte aber in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie zu domiciliren habe, wird in der Weise aufrecht erhalten, dass die Hälfte der inländischen Verwaltungsräthe aus Oesterreichischen und die andere Hälfte aus Ungarischen Staatsbürgern bestehen muss. Ueber alle jene Angelegenheiten, welche, wie namentlich Vermögensfragen (z. B. Anlehen, Dividende etc.), bezüglich der die Oesterreichischen Linien von den Ungarischen nicht getrennt werden können, werden die Verwaltungen gemeinsam, und zwar in abwechselnd in Wien und Pest abzuhaltenden Verwaltungsraths-Sitzungen zu entscheiden haben; bezüglich aller administrativen Angelegenheiten aber, so auch bezüglich des Rechnungswesens und der Buchhaltung wird die Ungarische Direction und Verwaltung, soweit sie sich auf die Ungarischen Linien bezieht, in Zukunft ganz selbstständig und von der Oesterreichischen Verwaltung unabhängig verfügen. Die Generalversammlungen der Oesterreichischen Staatsbahn werden in Zukunft abwechselnd in Wien und in Pest abgehalten werden. Es fällt demnach in Zukunft die Stelle eines Generaldirectors vollständig weg. Im Sinne der getroffenen Vereinbarung gesteht die Oesterreichische Staatsbahn das Recht zu, dass die Linien der Oesterreichischen Staatseisenbahn, und zwar die Ungarischen Linien gesondert und unabhängig, vom Jahre 1895 ab seitens des Staates abgelöst werden können. Die Neu-Szöny-Brucker Linie der Oesterreichischen Staatsbahn geht nach dem Inslebentreten des Vertrages frei in das Eigenthumsrecht des Ungarischen Staates über. Die Oesterreichische Staatsbahn erhält nach Erlag des Schätzungswerthes die im Besitze des Ungarischen Staates befindliche Linie Waagthalbahn-Pressburg-Trencsin mit der Verpflichtung, die Linie bis zur Station Sillein (Zsolna), resp. der Ungarischen Staatsbahn ohne specielle Garantie auszubauen. Die Oesterreichische Staatsbahn, sowie die mit derselben verbundene grosse Finanzgruppe verpflichten sich ein- für allemal, davon abzustehen, in Zukunft einen Anschluss an die Orientbahnen, sei es von Bazias aus über Serbien oder über Rumänien, anzustreben. Sollte aber eine Verbindung durch eine andere Gruppe oder auf anderem Wege dennoch zu Stande kommen, so ist eine Theilung des Orientverkehrs mit dem Ausgangspunkte von Temesvar vereinbart". Die Ungarische Regierung beabsichtigt, sobald die mit der Oesterreichischen Staatsbahn getroffene Vereinbarung ins Leben tritt, dem Reichstage sofort einen Gesetzentwurf, betreffend den schleunigen Ausbau der Eisenbahn Ofen-Neu-Szöny auf Staatskosten, zu unterbreiten, daher es von deren Concessionirung an die Oesterreichische Staatsbahngesellschaft sein Abkommen erhält.

Neue Eisenbahnlinien wurden im Jahre 1881 in beiden Theilen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie im Ganzen 411,55 Kilometer neue Locomotiv-Eisenbahnen mit 99 neuen Stationen und Haltepunkten und 14 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 21 Theilstrecken, von denen eine Eigenthum der Ungarischen Regierung, die übrigen Eigenthum von 11 verschiedenen Gesellschaften waren. Von den neu eröffneten Strecken entfallen: auf die im Reichsrathe vertretenen Länder 17 Theilstrecken mit zusammen 285,16 km Länge, auf die Länder der Ungarischen Krone 4 Theilstrecken mit 126,89 km Länge.

Im Monat März 1882 wurden folgende Eisenbahnstrecken eröffnet: Am 11. März die 75,9 km lange Strecke Rákos-Ujszasz der Königlich Ungarischen Staatsbahnen. Am 19. März die 34,9 km lange Localbahn Königgrätz-Wostromĕr und am 25. März deren 11,7 km lange Flügelbahn Sadowa-Dohalic—Smiřic der Böhmischen Commercialbahnen. Ferner wurde am 1. März die Localbahn Nusle-Modřan der Böhmischen Commercialbahnen (siehe Oesterr. Centralbl. No. 151 ex 1881) definitiv für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet.

Die Märzeinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen sind als günstig zu bezeichnen. Im Monate März 1882 wurden nach dem „Oesterr. Centralbl." auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 2 887 537 Personen und 4 242 467 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 16 949 845 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 898 fl. Im gleichen Monate 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 2 590 852 Personen und 4 059 865 t Güter — 16 281 390 fl. oder pro Kilometer 886 fl.; daher resultirt für den Monat März 1882 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 1,4 pCt. Im ersten Quartale 1882 beziffern sich die Totaleinnahmen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes auf 49 066 885 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 46 606 625 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes im I. Quartale d. J. 18 832 km betrug, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 379 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für das I. Quartal 1882 auf 2 606 fl., gegen 2 536 fl. im Vorjahre, d. i. um 70 fl. günstiger oder auf das Jahr berechnet pro 1882 auf 10 424 fl., gegen 10 144 fl. pro 1881, d. i. um 280 fl., oder in beiden Fällen um 2,8 pCt. günstiger.

Die Eintheilung der Oesterreichischen Generalinspection in fünf Ressorts: Bahnerhaltung, Bau, Betrieb, Finanzielles und Tarifwesen soll aufgehoben werden und eine „einfachere" an deren Stelle treten. Herr v. Nördling hatte diese von ihm herrührende Organisation anders gedacht, als sie heute fungirt; nach seiner Idee sollte sie eine „Spitze" haben, natürlich war er selbst diese Spitze. Nach seinem Austritte aus dem Amte haben die Chefs der fünf Ressorts, jeder selbstständig in dem seinen so zu sagen als „Regiecollegium" gewirkt. Jetzt aber soll, etwa nach dem in Ungarn activirten Muster, eine Veränderung in dem Sinne vorgenommen werden, dass die Controle der wirthschaftlichen

Gebahrung und der Rechnungen, sowie das gesammte Tarifwesen der Eisenbahnsection des Handelsministeriums zugewiesen werden und die Generalinspection, statt wie bisher als technischer Beirath zu fungiren, nunmehr die Ueberwachung des Betriebes und andrerseits die Entwerfung der Pläne für die auf Staatskosten auszuführenden Bahnen, dann die Leitung des Baues derselben behalten würde.

Bezüglich der Eisenbahn-Tarifenquête hat die Deputation der Delegirten dem Handelsminister die letzterwähnte Denkschrift übergeben. Der Sprecher der Deputation betonte, es erscheine zweckmässig, dass sämmtliche Gruppen der Enquête gleichzeitig einberufen würden, damit sich dieselben constituiren und mit einander in Contact treten könnten, weil an der Lösung gewisser Fragen mehrere Gruppen gleichmässig interessirt seien, wie z. B. die Gruppe VIII (Zucker) mit der Gruppe IV (Kohle) und diese mit der Gruppe I (Eisen). Der Minister erwiderte, er hätte geglaubt, dass der eingeschlagene Weg zum Ziele führen werde, und dass die principiellen Fragen nach den Gruppenberathungen zur Erörterung kommen sollten; doch werde er thunlichst bemüht sein, den ausgesprochenen Wünschen Rechnung zu tragen.

Ueber die Beschwerdebücher der Eisenbahnen wurde in einer der letzten Eisenbahndirectorenconferenzen beschlossen, dass Reisenden die Eintragung in die aufliegenden Beschwerdebücher nur dann gestattet werden kann, wenn sich dieselben durch Vorweisung der Passkarte oder anderweitig legitimiren, hat sich das Oesterreichische Handelsministerium veranlasst gesehen, in einem Erlasse den Eisenbahnverwaltungen bekannt zu geben, dass dieser Beschluss im Widerspruche mit dem Betriebsreglement steht, indem der § 4 desselben ausdrücklich bestimmt, dass der Reisende unter Angabe des Namens, Standes und Wohnortes berechtigt ist, die eventuelle Klage in das Beschwerdebuch einzutragen. § 11 der Betriebsordnung geht übrigens noch weiter, indem er bestimmt, dass auf jede mit Namen und Wohnort des Reisenden versehene Beschwerde seitens der Bahnverwaltung eine Erledigung zu erfolgen hat. Indem der Erlass ferner hervorhebt, dass derlei Beschränkungen nur dazu führen, die in solchen Fällen ohnehin vorhandene Gereiztheit zwischen dem Publikum und dem Bahnpersonale zu verschärfen, werden die Bahnverwaltungen aufgefordert, die Frage nochmals eingehend zu erwägen und hierbei den Grundsatz festzuhalten, dass dem reisenden Publikum der eventuelle Gebrauch der Beschwerdebücher in möglichster Weise freistehen muss und dass die diesbezüglichen Bestimmungen dem reisenden Publikum in geeigneter Weise bekannt zu geben sind.

Die raschere Beförderung der Ungarischen Mahlproducte occupirt jetzt die betheiligten Verwaltungen. Durch die Errichtung des Elbeumschlages bei Tetschen seitens der Oesterreichischen Nordwestbahn erwachsen nämlich für den Export der Ungarischen Mahlproducte wesentliche Vortheile. Namentlich wird durch die Versendungen via Elbeumschlag-Hamburg eine raschere und regelmässigere Verbindung mit der Ostküste Grossbritanniens hergestellt. Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten pflegen hinsichtlich der Ermässigung der Frachtgebühren für Getreide aus Oesterreich-Ungarn bereits Berathungen.

Für 20 Stück Lastzug-Locomotiven sammt Tendern hat die Oesterreichische Nordwestbahn die Offerte ausgeschrieben. Das Resultat dieser Offerte liegt nunmehr vor und werden sämmtliche 20 Tender an die Ringhofer'sche Fabrik in Smichow zur Anfertigung übergeben zum Preise von 5 000 fl. pro Stück. Von den ausgeschriebenen 20 Locomotiven (ohne Tender) erhielt zur Anfertigung 10 Stück, lieferbar in den Monaten September bis November dieses Jahres, die Maschinenfabrik in Esslingen zum Preise von 35 900 Reichsmark pro Stück, gleich 21 000 fl. Oe. W. pro Stück, und mit Zurechnung des Zolles von 80 fl. Gold pro Tonne stellt sich die Locomotive auf 25 155 fl.; die noch restirenden 10 Locomotiven, lieferbar im Laufe des Jahres 1883, wurden je zur Hälfte den Fabriken zu Floridsdorf und Wr.-Neustadt übergeben, und zwar zum Preise von 24 628 fl. Oe. W., d. h. um 527 fl. pro Stück billiger als die ausländische Fabrik.

Die Südbahn wird den Actiencoupon des Jahres 1881 mit 4 Francs einlösen, nachdem die Regierung ihren Widerspruch gegen die Bilanzaufstellung fallen liess. Die Bilanz ergiebt nämlich einen Reingewinn von etwas über zwei Millionen Gulden. Die zu vertheilende Dividende nimmt einen Betrag von drei Millionen Francs oder rund 1 425 000 fl. in Anspruch; es bleiben also von dem Reingewinne noch circa 600 000 fl. verfügbar, welche nach dem Antrage des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung zur Dotirung des Reservefonds verwendet werden sollen. Dank der ausgezeichneten Verwaltung wird seit dem Jahre 1875 heuer zum ersten Male wieder ein Actiencoupon eingelöst werden; die letzte Dividende wurde für das Jahr 1874 gezahlt und betrug 3 Gulden oder 1,5 pCt.; die höchste Dividende war die des Jahres 1862 mit 17 fl. oder 8,5 pCt.

Der Eisenbahn-Club konnte die Saison am 18. d., dem Todestage Max Maria v. Weber nicht würdiger als durch einen Vortrag über dessen Werke vom Ober-Ingenieur Merta schliessen, welchen wir demnächst kurz reproduciren werden. Präsident Obermayer gab dem durch folgende Bemerkung den von der Versammlung lebhaft getheilten Ausdruck: „Wer Andere ehrt, der ehrt sich selbst, und gewiss hat sich der Club dadurch geehrt, dass seine Mitglieder einem so ausgezeichneten Vortrag an dem heutigen Gedenktage an Max Maria von Weber's Schaffen und Arbeiten beigewohnt haben. Es war gewiss ein glücklicher Gedanke des Herrn Vortragenden, dass er gerade diesen Stoff, und zwar in einer so gediegenen Weise behandelte und dass er uns hierdurch einen genussreichen Abend bot. Sie sind gewiss Alle damit einverstanden, wenn ich dem Herrn Vortragenden, dem Sie durch reichen Beifall bereits Ihre Anerkennung gezollt haben, danke. Wir Alle aber empfinden es mit Genugthuung und grosser Befriedigung, mit dem heutigen Vortrag die diesjährige Saison so würdevoll geschlossen zu haben." (Lebhafter Beifall.)

In Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung wurde Secretär Ludwig Wrba im Handelsministerium Allerhöchst zum Sectionsrath ernannt. Seine mit fast übergrosser Bescheidenheit gepaarte Tüchtigkeit und Zuvorkommenheit sichert ihm die aufrichtigste Theilnahme Aller zu, die mit ihm in geschäftliche Berührung, kommen.

Die Börsenwoche litt unter Realisirungen und Befürchtungen. Karl-Ludwig wich auf 306,50 in Folge der Russischen Juden-Massacres, welche dort die Geschäfte sistiren; Südbahn notirte trotz der Dividende 143; die beiden Nordwest konnten sich ungeachtet Schifffahrts-Zufuhren nur auf 206 resp. 217,50 (Elbethal) behaupten; mit Unrecht sind Kaschau-Oderberg (144) u. Pardubitz (150,75) vernachlässigt, welche trotz stetiger Entwickelung unter allen zinsentragenden Actien am niedrigsten stehen. Es haussirte dagegen Nordbahn (2648) wegen ihrer glänzenden Dividende, aber sehr schwach, Staatsbahn (328,29 : 329,50) ungeachtet des Ungarischen Ausgleiches und Oesterreichische Localbahnen (189,75 : 190). Prioritäten nahmen eine zuwartende Haltung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. Mai 1882 wird zu den Tarifheften 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 und 12 der VIII. Nachtrag, zu den Tarifheften 7 und 8 der VII. Nachtrag, zu dem Tarifhefte 9 der V. Nachtrag und zu den Tarifheften 11 und 13 der IX. Nachtrag erscheinen. Diese Nachträge enthalten u. A. Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife, Aufhebung von Tarifsätzen, Einführung anderweiter theils erhöhter, theils ermässigter Tarifsätze für einzelne Stationen.

Die Nachträge sind bei den Verbandsstationen käuflich zu haben. Magdeburg, den 23. April 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (812)

Steinkohlen-Verkehr mit Belgien. Am 12. Juni d. J. treten die im Ausnahme-Tarif vom 1. Januar 1880 für die Beförderung von Steinkohlen, Coakes und Briquets enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für den Verkehr von den diesseitigen Stationen Alsdorf, Eschweiler und Stolberg nach Bouwel und Nylen, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, ausser Kraft. Bezügliche Sendungen unterliegen von da ab bis auf Weiteres der Umkartirung in Hérenthals, Station der Grossen Belgischen Centralbahn. Köln, den 1. Mai 1882. Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (813)

Hamburg - Pommerscher Eisenbahn - Verband via Güstrow-Lübeck. Zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Febr. 1881 erscheint mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. der Nachtrag 3, enthaltend Ergänzung und Abänderung der Tarifvorschriften sowie eine Berichtigung. Schwerin, den 24. April 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft. (814)

Am 1. Mai d. J. treten im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** directe Sätze für den Verkehr zwischen den Stationen Striegau und Amsterdam in Kraft. Für die von der Haltestelle Ober-Streit zu befördernden Steinsendungen kommen die bezüglichen Frachtsätze ebenfalls zur Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die Verbands-Güterexpeditionen. Hannover, den 20. April 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (815)

Zum directen Tarif für die Beförderung von Leichen etc. zwischen Berlin und Stettin einerseits und den Stationen der Alt-Damm - Colberger Eisenbahn andererseits tritt am 1. Mai d. J. Nachtrag I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, in Kraft. Druckexemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Expeditionen und im Auskunfts-Büreau (Berlin W., Köthenerstrasse 44) einzusehen, sowie zum Preise von 10 ₰ pro Stück käuflich zu erhalten. Berlin, den 22. April 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction. (816)

Preussisch - Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Zum Verbands-Gütertarif ist Nachtrag XVI erschienen, enthaltend neue Tarifsätze für die Stationen Grätz (Märk.-Posener Bahn), Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Königl. Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin, anderweite Tarifsätze für Erfurt (Th. B.) im Verkehr mit Stationen des Königl. Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg und Berichtigungen. Insoweit durch die Letzteren Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Juni cr. **in Kraft.** **Nähere Auskunft** ertheilen die

Verbands-Expeditionen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,20 *M.* pro Stück zu haben sind. Erfurt, den 22. April 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (817)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der O/S. und R. O. U.-Bahn sowie von Neurode etc. (Eisenb.-Dir.-Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Südnordd. Verbindungs-, Oest. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr. Grenz-, Galiz. Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernow.-Jassy Bahn, welche in Oest. Notenwährung und zu verschiedenen Cursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Mai 1882 die Frachtsätze zum Curse von 170/75 zur Anwendung. Breslau, den 24. April 1882. Königl. Direction der O/S. Eisenbahn. (818)

Für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits tritt am 1. Mai d. J. ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen sämmtliche zur Zeit im Norddeutschen Verbands-Güter-Tarife vom 1. Januar 1878 und in den zugehörigen Nachträgen enthaltenen directen Tarifsätze für den Eil- und Fracht-Güter-Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen und Braunschweigischen Eisenbahn aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält fast durchweg Frachtermässigungen; soweit indessen durch denselben gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten die betreffenden neuen Frachtsätze erst am 15. Juni d. J. in Kraft.

Die Entfernungen des neuen Tarifs kommen auch bei der Frachtberechnung für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere nach Massgabe der in den Localtarifen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld und der Braunschweigischen Eisenbahn hierfür vorgesehenen Bestimmungen zur Anwendung und zwar, soweit hierdurch Frachtermässigungen eintreten, ebenfalls am 1. Mai d. J., soweit Frachterhöhungen eintreten, erst am 15. Juni d. J.

Der neue Tarif ist zum Preise von 0,40 *M.* bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Eisenbahnen käuflich zu haben. Elberfeld, den 25. April 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. (819)

Bezüglich der vom 1. März bezw. 20. October 1880 ab gültigen Ausnahme-Tarife für den Verkehr zwischen Rheinisch-Westphälischen Stationen einerseits und den Elb-, Weser- und Emshafenstationen bezw. Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel, Flensburg und Mecklenburgischen Stationen andererseits sowie des Seetransit-Tarifs für den Verkehr zwischen den Emshafenstationen und Osnabrück tritt am 1. Mai cr. eine anderweite Nomenclatur bezw. Klassification der Eisen- und Stahlwaaren in Kraft, wonach u. A. die bisher zu höheren Tarifsätzen beförderten Artikel „Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, unverpackt in Ringen oder verpackt, sowie Drahtstifte, verpackt oder unverpackt" zu den in den gedachten Ausnahme-Tarifen vorgesehenen bezw. für Call und Gesecke neu zur Einführung kommenden Ausnahmefrachtsätzen für Eisen des Specialtarifs II befördert werden.

Das Nähere ist bei den Güter-Expeditionen zu erfahren. Köln, den 23. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (820)

Die Station Graetz der Märkisch-Posener Eisenbahn ist vom 1. Mai d. J. ab in den Gyps-Tarif ab Sperenberg aufgenommen und findet von diesem Zeitpunkte ab eine directe Abfertigung von Gyps und Gypsmehl nach genannter Station statt.

Der die bezüglichen Frachtsätze enthaltende Tarif-Nachtrag ist bei der Station Sperenberg einzusehen, auch käuflich daselbst zu beziehen. Schöneberg, den 22. April 1882. Königliche Militär-Eisenbahn. (821 J)

Im Anschluss an unsere unterm 17. März d. J. erlassene Bekanntmachung bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass der mit dem 1. Mai cr. zur Einführung kommende **Preussisch-Sächsische Tarif** von heute ab bei unseren Billet Expeditionen Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Verbandsstationen sämmtlicher übrigen Verbandsverwaltungen zum Preise von 2,00 *M.* zu beziehen ist.

Die im genannten Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Bezirks und der Marienburg-Mlawkaer Bahn einer- und Leipzig S. St. B. andererseits enthaltenen Sätze gelten bis Weiteres auch für Leipzig B. A. B. Bromberg, den 25. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (822 J)

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 8. Januar cr. wird veröffentlicht, dass der im **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr** via Romanshorn eingeführte Frachtsatz für Wollgarnsendungen in Quantitäten von 5000 kg und mehr pro Wagen von Derendingen nach Greiz auf 6,40 Frcs. pro 100 kg ermässigt worden ist. Dresden, am 24. April 1882. Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenb. v. Tschirschky. (823)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Am 1. Mai cr. tritt der III. Nachtrag zum diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Derselbe enthält:

Aenderungen und Ergänzungen:

I. Der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 35 des Betriebsreglements,
II. der Tarifvorschriften und
III. des Tarifs für die Nebengebühren.
IV. Declaration zu B. Tarifvorschriften

und kann zum Preise von 0,10 *M.* durch unser Formularmagazin bezogen werden. Die Direction. (824 J)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die in unserer Bekanntmachung vom 8. d. Mts. bezeichneten Nachträge zu dem Verbands-Gütertarife treten nicht am 15. Mai, sondern erst am 1. Juni d. J. in Kraft. Erfurt, den 25. April 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (825)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. kommt zu dem Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 Heft No. 1 der Nachtrag 8, sowie zum Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 9 zur Einführung.

Die Nachträge enthalten Berichtigungen sowie Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestelle Erbach des Directionsbezirks Frankfurt a. M. und für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Directionsbezirks Berlin; ferner anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II im Verkehr mit Ostbahn- und Oberschlesischen Stationen.

Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg treten erst mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Hirschberg-Schmiedeberg, welche voraussichtlich am 1. Juni cr. erfolgt, in Kraft.

Die Tarifnachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Namens der betheiligten Verwaltungen: Frankfurt a. M., den 20. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (826)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai cr. tritt der Nachtrag XII zum Stettin-Berlin-Thüringischen Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Verzeichniss der Artikel der Ausnahmetarife;
b) abgeänderte Frachtsätze für Stettin (B. S. F.), Belgard, Coeslin, Colberg, Lauenburg i. P. und Berlin (B. A.);
c) Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen und Briquets von Luckenau nach Rackwitz und Zschortau,
d) Aufhebung von Frachtsätzen.

Im Verkehre mit Stettin (B. S. F.) treten in einzelnen Classen Frachterhöhungen ein, und zwar vom 15. Juni d. J. ab, desgleichen im Verkehre Berlin-Lichtenfels vom 15. Mai d. J. ab.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Berlin, den 24. April 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (827)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab bis auf Weiteres wird die Annahme der in der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements unter 1 aufgeführten Sprengstoffe zur Beförderung in fahrplanmässigen Zügen auf den ersten und dritten Montag, den ersten und dritten Dienstag und den ersten Mittwoch jeden Monats mit der Massgabe beschränkt, dass, wenn auf den ersten Montag, Dienstag oder Mittwoch ein Festtag fällt, die Annahme auch am folgenden Werktage stattfinden darf. Breslau, den 27. April 1882. Königliche Direction. (828)

Zum diesseitigen **Localgütertarife** vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 20, enthaltend: „Abänderung der Special-Bestimmungen zum Betriebsreglement bezw. Ergänzung des Tarifs für die Nebengebühren" erschienen. Derselbe kann von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 5 *ℛ* bezogen werden. Braunschweig, 23. April 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (829)

An die Stelle des **Localgütertarifs** vom 1. October 1876 sammt Nachträgen I—VI tritt mit Giltigkeit vom 15. Mai 1882 ein neuer Localgütertarif (Theil II) in Kraft.

Exemplare dieses Localgütertarifs liegen in den Stationen sowie bei der gefertigten Direction zur Einsicht auf und können sowohl durch die Stationen als auch durch die gefertigte Direction gegen Erlag von 30 kr. pro Stück bezogen werden. Teplitz, im April 1882. Die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahngesellschaft. (830)

Zum 10. Juni cr. werden die Steinkohlen- etc. Frachtsätze für Ueckendorf-Wattenscheid (Zeche Hannover II) — Siegburg von *M.* 0,335 auf *M.* 0,365 und für Wickede-Asseln (Zeche Massen) — Mönchehof von *M.* 0,522 auf *M.* 0,532 pro 100 kg

berichtigt. Köln, 26. April 1882. Königliche Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch). (831)

Am 1. Mai a. c. tritt zum Tarif für den **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen** Verband vom 1. Mai 1878 der Nachtrag 13 in Kraft, welcher unter Anderem die auf dem Instructionswege bereits eingeführten neuen Frachtsätze zwischen Erfurt und Sömmerda, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und den nördlichen Verbandstationen enthält.

Derselbe kann zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar durch die betheiligten Verbandstationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 20. April 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Namens der Verband-Verwaltungen. (832)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 15. Mai d. J. gelangen im Deutsch-Oesterreich-Ungarischen Verkehr Rundreisebillets für die Tour Berlin-Berlin über verschiedene Routen zur Einführung. Bei der diesseitigen Billetexpedition hierselbst werden Billets für die Touren No. 1—10 aufgelegt werden. Näheres über dieselben bei der genannten Expedition. Berlin, den 24. April 1882. Die Direction. (833)

Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 13. März d. J. wird veröffentlicht, dass die am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Nachträge VIII zu den Heften 1, 2 und 3 des **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarifs vom 1. November 1879** nunmehr erschienen und bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen sind. Dresden, den 27. April 1882. Königliche General-direction der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (834)

Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 10. März d. Js. wird veröffentlicht, dass am 1. Mai d. Js. ausser dem bereits angekündigten Nachtrage I zu Heft 1 und 2 des Tarifs für den **Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** auch der Nachtrag I zu den allgemeinen Bestimmungen, sowie zu Heft 3 in Kraft tritt. In diesen Nachträgen, welche von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden können, sind u. A. für den Verkehr zwischen Mücka und Gera, sowie zwischen Jessnitz und Dresden-Altstadt, ferner zwischen Dobrilugk-Kirchhain und mehreren Sächsisch-westlichen Stationen erhöhte Frachtsätze enthalten, welche erst am 15. Juni d. Js. Giltigkeit erlangen. Dresden, den 27. April 1882. Königliche General-direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (835)

2. Eröffnungen etc.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 15. Mai d. J. wird unsere Haltestelle Radzionkau für den Güterverkehr in Wagenladungen, deren Ver- und Entladung durch den Absender bezw. Empfänger zu bewirken ist, eröffnet. Die Frachtberechnung erfolgt für die Richtung Breslau nach den Tarifsätzen für Beuthen, für die Richtung Dzieditz nach den Tarifsätzen für Tarnowitz.

Sendungen von Radzionkau sind unfrankirt aufzugeben, wogegen Sendungen nach Radzionkau frankirt sein müssen. Breslau, 27. April 1882. Direction. (169)

Eröffnung der Station Martinstein für den Eil- und Stückgut-Verkehr. Mit dem 1. Mai cr. wird die Station Martinstein, welche bisher nur für den Wagenladungs-Verkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

Gleichzeitig gelangt die Bestimmung nach welcher Transporte nach Martinstein nur in Frankatur von Martinstein nur in Ueberweisung und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung expedirt werden können, zur Aufhebung. Köln, 24. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinisch). (165)

3. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Wie in den Vorjahren werden auch in diesem Jahre in der Zeit vom 1. Mai bis Ende September auf unserer Station Berlin sogenannte Sommerbillets II. und III. Classe zum Besuch des Thüringer Waldes mit 14-tägiger Gültigkeitsdauer verausgabt, welche die Hinreise beliebig nach Schwarza, Ilmenau, Fröttstedt, Wutha oder Eisenach und die Rückreise beliebig von einer dieser Stationen gestatten. Freigepäck wird nicht gewährt. Benutzung der Courierzüge ist nur gegen Lösung eines entsprechenden Zuschlag-Billets gestattet. Die Preise betragen II. Classe 23,2 ℳ und III. Classe 16,6 ℳ. Berlin, den 25. April 1882. Die Direction. (168)

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Mit 1. Mai a. c. gelangt zum Localtarif für den Personen- und Gepäcktransport giltig vom 1. October 1876 der Nachtrag II. zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Entfernungen, sowie theils erhöhte, theils ermässigte Fahr- und Transportpreise zwischen der Station Dobrichowitz einer- und den Stationen bezw. Haltestellen: Kuchelbad, Radotin, Rewnic, Karlstein, Beraun, Zdic, Rokycan, Stankau und Furth i. W. andererseits.

Dieser Nachtrag kann bei der gefertigten Betriebs-Direction sowie bei den einzelnen Stationen unentgeltlich bezogen werden. Prag, am 12. April 1882. Die Betriebs-Direction. (167)

4. Bahnverwaltung resp. Abstempelung von Actien.

Nachdem der Vertrag vom 29. October v. Js., betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, durch das Gesetz vom 28. März d. Js., betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, (Ges.-Samml. Seite 21) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, werden die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche vertragsmässig noch bis zum 1. Mai d. Js. die Verwaltung des Unternehmens zu führen hat, und ferner die demnächst nach § 1 des gedachten Vertrages an deren Stelle tretende Königliche Behörde beauftragt, die in Gemässheit des § 7 desselben vorzunehmende Abstempelung der Stammactien Litt. A der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft auf den Betrag der zu gewährenden festen Rente von 8½ pCt. pro anno, zur Ausführung zu bringen und bei der Abstempelung auf jede Actie einen einmaligen Betrag von 5 ℳ pro Actie auszuzahlen, sowie die bisherigen Dividendenscheine und Talons gegen Zinscoupons und Talons nach den vertragsmässig vereinbarten Formularen umzutauschen. Berlin, den 12. April 1882. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. (gez.) Maybach. Der Finanzminister. In Vertretung: (gez.) Meinecke.

Thüringische Eisenbahn. Auf Grund des vorstehenden, von der Königlichen Staatsregierung der unterzeichneten Direction ertheilten Auftrages werden die Inhaber von Stammactien (Litt. A) der Thüringischen Eisenbahngesellschaft hiermit aufgefordert, ihre Actien bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Erfurt zur Abstempelung einzureichen und die baare Zuzahlung von 5 ℳ pro Actie in Empfang zu nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die bisher denselben beigegebenen Dividendenscheine und Talons, und zwar diejenigen, welche für das Betriebsjahr 1882 und folgende ausgefertigt sind, mit einzureichen, gegen welche die Aushändigung der neuen Zinscoupons und Talons erfolgt. Bei etwa fehlenden Dividendenscheinen werden die neuen Zinscoupons für das betreffende Jahr zurückbehalten.

Bei der Einreichung der Actien nebst Dividendenscheinen und Talons ist ein arithmetisch geordnetes Nummernverzeichniss derselben nach einem Formular, welches von der Einlösungscasse unentgeltlich verabfolgt wird, in doppelter Ausfertigung mit einzureichen.

Die Aushändigung der neuen Zinscoupons und Talons kann wegen der inzwischen zu bewirkenden Drucklegung voraussichtlich nicht vor dem 1. Mai d. Js. erfolgen. Sofern daher die Actien nebst Dividendenscheinen zu einer Zeit präsentirt werden, bis zu welcher die Fertigstellung der neuen Zinscoupons und Talons noch nicht hat bewirkt werden können, muss es dem Präsentanten überlassen bleiben, nach Empfangnahme der sofort fälligen baaren Zuzahlung entweder die Actien bis zur Aushändigung der neuen Zinscoupons und Talons gegen Quittung, welche auf dem Duplum des einzureichenden Anmeldeformulars erfolgt und demnächst behufs Legitimation wieder einzureichen ist, bei der Verwaltung zu belassen, oder aber demnächst die abgestempelten Actien behufs Empfangnahme der zugehörigen Zinscoupons und Talons wieder vorzulegen. Die Actionäre werden jedoch in ihrem eigenen Interesse wohl thun, wenn thunlich, nicht vor dem 1. Mai d. Js. ihre Actien zur Abstempelung etc. einzureichen. Erfurt, den 21. April 1882. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (156)

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Auf Grund der Bestimmungen des mit der Königlichen Staatsregierung unterm 14. November 1881 geschlossenen Vertrages (Gesetzsammlung de 1882 Seite 73 u. ff.) stellt die unterzeichnete Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft am 1. Mai cr. ihre Functionen ein.

Von dem bezeichneten Zeitpunkte ab geht die Verwaltung der ihr unterstellten Bahnlinien auf die Königliche Eisenbahndirection zu Berlin, bezw. auf das von derselben ressortirende, mit dem Sitze in Cottbus neu errichtete Königliche Eisenbahn-Betriebsamt über. Cottbus, den 27. April 1882. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft. Wilde. (171)

5. Zollabfertigung.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Zufolge Verfügung der Königlich Rumänischen Regierung wurde die Durchführung der am 1/13. April d. J. in Kraft getretenen neuen Zollgesetznovelle, veröffentlicht im „Monitorul oficial“ No. 281 vom 17/29. März d. J., wonach die Vornahme der Zollabfertigung bei dem K. Rumänischen Grenzzollamte in Suczawa an die Erfüllung gewisser Bedingungen geknüpft wird, bis zum 1/13. Mai d. J. sistirt.

Es kann sonach bis dahin, wie es vordem der Fall war, jede in den Frachtbriefen bezeichnete Mittelsperson die Zollabfertigung bei dem Königl. Rumänischen Grenzzollamte in Suczawa besorgen.

In Folge der vorstehenden behördlichen Verfügung tritt unsere Verlautbarung vom 15. April d. J. zeitweilig ausser Geltung. Wien, am 25. April 1882. Der Verwaltungsrath. (166)

6. General-Versammlungen.

Ungarische Westbahn Actiengesellschaft (Stuhlweissenburg-Raab-Graz). Die IX. ordentliche Generalversammlung der Actio-

näre der Ungarischen Westbahn (Stuhlweissenburg-Raab-Graz) findet in Gemässheit des § 36 der Gesellschafts-Statuten, in Budapest am 27. Mai 1882, Vormittags 10 Uhr im gesellschaftlichen Administrationsgebäude V. Bezirk, Mond-Gasse 8 — statt.

Tagesordnung.

1. Bericht des Directoriums (§ 38 der Statuten).
2. Bericht des Aufsichtsrathes und Vorlage der Bilanz pro 1881 (§ 38 der Statuten).
3. Neuwahl des Aufsichtsrathes (§ 69 der Statuten).

Die stimmberechtigten Herren Actionäre, die an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, wollen ihre Actien im Sinne des § 44 der Statuten spätestens bis 19. Mai 1882
in Budapest bei der Cassa der Gesellschaft, oder
„ Budapest bei der Ungar. allgem. Creditbank,
„ Wien bei der K. K. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Graz bei der Steirischen Escomptebank,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne, oder
„ Frankfurt a/M. bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Berlin S. Bleichröder,
„ Hamburg L. Behrens & Söhne
deponiren, wogegen Legitimationskarten zum Eintritte in die Versammlung erfolgt werden.

Auf diesen Karten ist die Anzahl der vertretenen Actien und die daran geknüpfte Stimmenanzahl verzeichnet. Budapest, am 21. April 1882. Das Directorium der Ungarischen Westbahn Actiengesellschaft.

Auszug aus den Gesellschaftsstatuten.

§ 41. Geschäftsberichte, Schlussrechnungen, Bilanz, Bericht des Aufsichtsrathes, sowie der Inhalt der zur Verhandlung kommenden Anträge sind in Druck zu legen, und können von jedem sich als solchen legitimirenden Actionär 8 Tage vor der Generalversammlung im Bureau der Gesellschaft entgegengenommen werden.

§ 43. Je zehn (10) Actien berechtigen zu einer Stimme. — Kein Actionär kann indessen mehr als (200) zweihundert Stimmen, weder im eigenen noch in fremden Namen — repräsentiren.

§ 44. Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nur jene Actionäre berechtigt, welche ihre Actien sammt den nicht fälligen Coupons und dem Talon beziehungsweise ihre Interimsscheine oder den in Gemässheit des § 33 behobenen Empfangsschein über deponirte Actien oder Interimsscheine, oder aber ihre Genussscheine wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei der Cassa der Gesellschaft oder an den vom Directorium bezeichneten Orten deponirt haben.

§ 45. Das Stimmrecht in der Generalversammlung kann vom Actionär persönlich oder durch Bevollmächtigung eines stimmberechtigten Actionärs ausgeübt werden.

§ 69. Zur Controlle der Geschäftsleitung sowie zur Prüfung der Anträge, betreffend die Jahresrechnungen und die Bilanz, gleichwie betreffend Vertheilung des Gewinnes — wird ein aus höchstens 5 Mitgliedern bestehender Aufsichtsrath gewählt.

Die Wahl geschieht auf die Dauer von 3 Jahren aus der Reihe der Actionäre und in derselben Weise, wie dies zur Wahl des Directoriums vorgeschrieben ist.

(Nachdruck wird nicht honorirt.) (163)

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Die neunte ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft findet am
Donnerstag, den 25. Mai 1882,
Nachmittags 2 Uhr
im Saale des Hôtel „Stadt Hamburg" in Eutin statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Vorlage des Geschäftsberichts für das Betriebsjahr 1881.
2. Berichterstattung des Aufsichtsraths über die Prüfung der Betriebsrechnung pro 1881 und Antrag auf Entlastung.
3. Neuwahl eines Mitgliedes des Verwaltungsraths.
4. Neuwahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nach § 10 des Statuts die Inhaber von mindestens 5 Actien berechtigt. Die Theilnehmer haben ihren Actienbesitz, beziehungsweise denjenigen, für welchen sie in Vollmacht stimmen, unter Angabe der Nummern spätestens am 17. Mai d. J.

PRIVAT-ANZEIGEN.

in Lübeck bei der Commerzbank, in Oldenburg bei der Landesbank, in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause von Erlanger & Söhne, in Berlin bei den Herren Platho & Wolff nachzuweisen; sie erhalten hierüber eine Bescheinigung, gegen welche am Tage der Generalversammlung die Eintrittskarten in Eutin ausgehändigt werden. Eutin, den 22. April 1882. Der Verwaltungsrath. Der p. t. Vorsitzende: F. von Warnstedt. (162 H. & V.)

7. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrheinischer). Königliches Eisenbahn-Betriebsamt. Die Lieferung von ca. 45,50 cbm Rothbuchenbohlen, — 150 cbm eichene, — 120 cbm kieferne und — 109 cbm tannene Bohlen und Balken etc. zur Unterhaltung der beiden Rheinbrücken bei Köln soll im Ganzen oder getheilt im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 30 ₰ in Briefmarken von der unterzeichneten Dienststelle zu beziehen. An letztere sind die Offerten, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 12. Mai Morgens 10 Uhr einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung der Offerten stattfindet. Köln (Ursulaplatz 6), den 22. April 1882. Königliche Eisenbahn-bau-Inspection. (164)

8. Vacanzen.

Eisenbahn-Betriebs-Beamte gesucht.

Nachfolgende Betriebs-Beamte, als **1 Betriebs-Inspector, 2 Bahn-Controleure, 4 Stations-Vorsteher, 4 Assistenten, 5 Haltestellen-Vorsteher, 6 Bahnmeister, 3 Bahnmeister-Aspiranten, 1 Werkmeister, 5 Locomotivführer, 5 Heizer, 8 Zugführer und Schaffner, 4 Bremser, 17 Wärter, 4 Bodenmeister, 15 Bahnhofsarbeiter etc. werden gesucht.**

Es werden nur solche Bewerber berücksichtigt, welche im Eisenbahn-Betriebsdienste bereits ausgebildet und erfahren sind. (170 RM)

Nur schriftliche Meldungen mit einfachen Zeugniss-Abschriften, welche nicht zurückgegeben werden, zu richten an
Herrmann Bachstein's Centralbureau, Berlin SW., Grossbeerenstrasse 89.

Privat-Anzeigen.

Georg Kieffer, Ehrenfeld.
Fabrik von Westons-, Seil-, etc.
Flaschenzügen
Rollen für Barrièren u. Signale
Kran u. adj. Flaschenzug-Ketten.
Rollen für Drahtleitungen.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.
Drahtzieherei, Drahtseilerei, (Eingetragene Schutzmarke. F. & G. NEPTUN) **Verzinkerei, Telegraphenkabel-Fabrik.**
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.
(Patent Steel Barb Fencing.)

BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,
Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen** zu
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43. **Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.**

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund
liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen, Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potteriegnss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mntter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art nach Profilbuch als:
Winkeleisen, ┬ Eisen, ⌶ Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — Für die **Normalprofile** nach dem dentschen Normalprofilbuch werden die Walzen allmälig, auf Wunsch und nach Vereinbarung anch sofort, eingeschnitten.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseiseu- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und **Feinbleche.**
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstabl nnd Bessemerstahl.

In meinem Verlage erschien soeben, und ist durch alle Buchhandlungen, sowie von der unterzeichneten Verlagshandlung direct zu beziehen:

Handbuch
für
Staats-Eisenbahn-Beamte
enthaltend:
diejenigen Gesetze, Verordnungen und sonstigen Erlasse, welche für den administrativen Dienst bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen von besonderer Wichtigkeit sind.

Dritte Auflage.

Durchgesehen von
G. Bröse, Geh. Kanzleirath. W. Jsenbeck, Kanzleirath.
48 Bogen gr. 8-Format, nebst div. Anlagen.
Preis 8 Mark.
Hannover. **Th. Schäfer.**

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss - Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, Walzenstühle und Mühlenbestandtheile.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken
chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

GEBR. KÖRTING, HANNOVER

23 goldene und silberne Medaillen etc.

Fabrik von Strahl - Apparaten
& Pulsometern
Central-Heizungs- u. Ventilations-Anlagen

Filialen: Paris. Manchester. Wien.

Körtings Patent-
Universal - Injectoren mit Speisewasser - Vorwärmung
(über 6500 Stück im Betriebe).

☛ *Anordnung eines Universal-Injectors mit innerem Vorwärmer an Locomotive und Tender.*

☛ 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss!

Wasserstations-Pumpen (Dampfstrahl - Elevatoren und Ulrich's direct wirkende **Pulsometer**).
Automatische Vacuum-Bremsen, sowie Ejectoren für alle übrigen Bremsen.

Rippenheizkörper für Werkstätten und Büreauräume.

Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte etc. umgehend gratis!

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin** Telegraphen-Bau-Anstalt. **S.,**

Die
Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan“
(vorm. William Beandorf)
Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer:
Schraubenschneid - Support - Drehbänke nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr - Drehbänke, Plan - Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder - Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallel-schraubstöcke;**
ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:
Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-schneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.
Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 34. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Mai 1882.

Inhalt: Ungarn und die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. — Aus dem elektrotechnischen Verein in Berlin. — Der Kohlenverkehr auf den Preussischen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1880/81. — Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Personal-Nachrichten. — Eisenbahn-Zollwesen. — Aus Italien. — Aus Afrika. — Aus Russland. — Die Obojani-Eisenbahn. — Amerikanische Correspondenz. — Main-Neckar-Bahn (Jubiläum). — Deutsche Betriebs-Ergebnisse pro März 1882. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Betriebsstörung. 3. Stationsbenennung. 4. Generalversammlungen. 5. Generalversammlungs-Beschlüsse. 6. Dividendenzahlung. 7. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Ungarn und die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Budapest, im April 1882.

Das Interesse auf verkehrspolitischem Gebiete in Oesterreich-Ungarn concentrirt sich gegenwärtig in dem Präliminarübereinkommen, welches die Ungarische Regierung mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft geschlossen hat und dessen Grundzüge bereits in voriger Nummer (S. 462) kurz resumirt wurden.

Ueber den Inhalt des Vertrages können noch folgende Notizen angefügt werden. Wie die Betriebsrechnungen der Ungarischen Linien der Oesterreichischen Staatsbahn künftighin gesondert geführt werden, so wird auch der Fahrpark derselben besonders ausgewiesen werden. Für die auf die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft übergehende Waagthalbahn wird der Gesellschaft vom Ungarischen Staate eine 5½procentige Zinsengarantie ertheilt. Die Ungarische Regierung ertheilt der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die principielle Gewährung zum Ausbau von 200 km Vizinalbahnen. Ausserdem stipulirt der Vertrag gewisse Begünstigungen für den Export- und Importverkehr Ungarns und auch im Verkehre des Lagerhauses in Budapest, wie derselbe auch die ausdrückliche Verpflichtung enthält, dass zwischen den Linien des beiderseitigen Verkehrsnetzes jedwede Concurrenzbestrebungen wegen Ueberleitung der Transporte ausgeschlossen bleiben müssen. Unter den Vereinbarungen über die Tarife wird ausschliesslich stipulirt, dass die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft auf der Linie Bruck-Wien stets dieselben Einheitssätze einheben wird, welche die Ungarische Regierung auf der Linie Ofen-Bruck festsetzen wird.

Der fragliche Präliminarvertrag erfährt von Seite der Oesterreichischen Publizistik derzeit eine herbe Kritik und macht sich gegen denselben in Wien eine heftige Opposition geltend, die jedoch nicht genügende Momente ins Feld führen kann, um das Recht Ungarns zu einem solchen Pact zu widerlegen. Unter solchen Umständen ist es auch kaum zweifelhaft, dass der in Rede stehende Vertrag, welcher einen gewaltigen Fortschritt in der Freistellung der Ungarischen Verkehrspolitik bedeutet, mit wohl unwesentlichen Modificationen zu Stande kommen wird.

Bevor wir auf die verkehrspolitische Bedeutung der ganzen Transaction eingehen, wollen wir vorerst einige Daten über das Netz der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft geben; dasselbe besteht: in Oesterreich altes Netz 578,89 km, in Ungarn altes Netz 1 105,76 km und 123 km Vicinalbahnen; Ergänzungsnetz in Oesterreich 208,85 km. Das effective Gesellschaftscapital war für das alte Netz mit 276 390 878 fl., für das Ergänzungsnetz mit 52 333 013 fl. in die Bilanz eingestellt.

Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, indem sie sich zu einer Verständigung mit der Ungarischen Regierung einliess, welcher im obskizzirten Uebereinkommen Ausdruck findet, war zu einem solchen Schritt durch die Macht der Verhältnisse gezwungen. Die successive und nach einem geregelten Plane mit der nöthigen Energie und Raschheit durchgeführte Eisenbahnverstaatlichung in Ungarn hat die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft langsam um ihre dominirende Stellung im Verkehrswesen dieses Landes, welche sie so lange beherrscht hat, gebracht. Die beiden Hauptverkehrs-Adern bestehen in der Linie Baziás-Wien und Temesvár-Orsova. Durch den Ankauf der Theisseisenbahn und Ungarischen Ostbahn mit ihren Verbindungen theils via Rákos-Ujszász-Steinbruck an Budapest, theils durch den Anschluss der langen Ungarischen Staatsbahn-Strecke Kronstadt-Predeal an die Rumänischen Eisenbahnen haben beide Linien der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft ihr Uebergewicht im Verkehre mit dem angrenzenden Nachbarlande eingebüsst, als auch das vordem durch die enge Allianz mit der Theisseisenbahn beherrschte Verkehrsgebiet zum Theil verloren oder man war doch gezwungen, eine grosse Quote der Transportmengen in der Richtung nach und bis Budapest an die vielfach parallel laufenden Linien des Ungarischen Staates abzugeben. Der Budapest-Wiener Linie drohte der Ausbau der kürzeren Strecke Ofen-Wien, mit einer eventuellen Abzweigung nach Pressburg an die bis Sillein auszubauende Waagthalbahn, wodurch auch der Verkehr in dieser Richtung einer höchst weitgreifenden und schädlichen Mitbewerbung unterstellt worden wäre. In eine solche Zwangslage gebracht, blieb wohl der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nichts übrig, als den langjährigen Krieg auf verkehrspolitischem Gebiete mit Ungarn aufzugeben und sich auf dem Wege des Compromisses jene Compensationen zu suchen, welche ihre finanzielle Position vor unberechenbaren Wechselfällen ein für allemal schützt. Solche sind denn auch zum Theil gefunden worden; ausser günstigen Cartellabmachungen im Verkehr mit Serbien und dem Orient der zum vollen Preis abzutretenden Szöny-Brucker Linie, sowie der Verkehrstheilung auf der Route Budapest-Wien, wurden ihr auch die zum Schätzungswerthe zu überlassende Waagthalbahn mit der Concession zum Bau der Anschlussstrecke und der Garantie des 5½ pCt. Erträgnisses dieser Bahn, gewährt. Diese Linie, welche von einer günstig situirten Station der Budapest-Wiener Strecke ausgeht, sichert einen neuen unabhängigen Verkehrsweg nach dem Norden, während derselbe andererseits durch den gewonnenen Anschluss an die demnächst zu erbauende Galizische Transversalbahn die Mitbedienung des Rumänisch-Galizisch-Ungarisch-Oesterreichischen Verkehrs bei einem kürzeren Gesammtdurchlauf auf eine beträchtliche Transitstrecke ermöglicht und auch die wichtigen und grosse Verfrachtungsquantitäten liefernden Kohlengebiete Oesterreichisch- und Preussisch-Schlesiens für diese Linien zugänglich macht. Die Waagthalbahn bildet sonach eine gute Compensation für die Abtretung der prekären Neu-Szöny-Brucker Strecke. Auch vom Orientverkehr ist diese Bahn nicht ausgeschlossen insofern als eine spätere zweite Verbindung mit Serbien wohl hergestellt werden dürfte, wie auch die Linie Crajova-Eski-Sagra, welche als natürliche Fortsetzung der Strecke Temesvár-Verciorova zu betrachten ist, in nicht ferner Zeit gewiss zum Ausbau gelangen wird. Der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft stand nur die Wahl offen, entweder der Ungarischen Verkehrspolitik einen passiven Widerstand entgegenzustellen, was angesichts der Verhältnisse derselben grosse finanzielle Opfer auferlegt hätte

und wobei eine Besserung der Situation nicht zu erwarten stand, oder aber im Wege des gütlichen Vergleiches den Frieden zu schliessen, der die Gewähr eines dauernd guten Einvernehmens und die Sicherung der öconomischen Erfolge in sich schliesst. Die Frage der staatlichen Erwerbung des Ungarischen Netzes der Oesterreichischen Staatseisenbahn - Gesellschaft ist durch das Uebereinkommen allerdings näher gerückt, allein der Ablösungspreis wird sich naturgemäss günstiger stellen, wenn dem Gesammtnetze die derselben zukommenden Verkehrsquantitäten zu guten Preisen gesichert bleiben, als wenn eine scharfe Concurrenz den Nettoertrag in einer schädlichen Weise herabdrückt und den inneren Werth der Linien reducirt. Wenn auch in dem neuen geschickten Schachzuge der Ungarischen Regierung deren volles Verständniss für die nationale Verkehrspolitik sich documentirt, so kann derselben bei ruhiger Ueberlegung nicht der Vorwurf gemacht werden, dass sie den Weg der billigen Verständigung verlassen und ohne Berücksichtigung der thatsächlichen Verhältnisse vorgegangen ist. Die ganze Transaction giebt aber Zeugniss für das volle Verständniss Ungarns in Sachen der Verkehrspolitik, welche nach dem Beispiele Deutschlands dahin tendirt, die Eisenbahnverstaatlichung auf breitester Basis zu vollziehen und sich die Ingerenz auf alle Schienenwege des Landes theils mittelbar, theils direct zu sichern. Man kann auf den weiteren Verlauf der Dinge in dieser Beziehung gespannt sein, denn dass noch weitere Ereignisse bevorstehen, kann nach der Sachlage als gewiss angesehen werden.

Aus dem elektrotechnischen Verein in Berlin.

* In der am 25. April abgehaltenen Sitzung des elektrotechnischen Vereins besprach Herr Dr. Aron in einem längeren und interessanten Vortrage die secundären Elemente und ihre Anwendung. Das Problem, Energie zum Zweck der Arbeitsleistung aufzuspeichern, um sie für gegebene Zwecke jederzeit verwenden zu können, war bekanntlich bisher nur in sehr unvollkommener Weise gelöst. Erst in neuerer Zeit ist die Lösung auf elektrischem Wege, durch die secundären Elemente, gelungen. In diesen Elementen wird die geleistete Energie einer elektrischen Arbeitsquelle in Form von chemischen Veränderungen zweier Bleiplatten in verdünnter Schwefelsäure aufgehäuft. Die eine der beiden Platten — der positive Pol — wird durch den elektrischen Strom in Bleisuperoxyd verwandelt, während die andere — der negative Pol — durch den Wasserstoff reducirt wird. Verwahrt man die beiden so präparirten Bleiplatten, so erhält man zu jeder Zeit, wenn man sie, während sie sich in der verdünnten Säure befinden, leitend verbindet, und zwar bis zu einem Betrage von 60 pCt., den Strom wieder, den man einst in ihnen erzeugt hatte. Es bilden diese Bleiplatten demnach gewissermassen Accumulatoren für Energie. Man kann sie an irgend einem Orte präpariren und versenden; die in ihnen aufgehäufte Energie wird sich alsdann zu jeder Zeit und an jedem Ort durch den elektrischen Strom zur Arbeitsleistung verwenden lassen. Die Präparirung der Bleiplatten in einer Weise, dass der elektrische Strom die gewünschten Veränderungen bei ihnen leicht hervorbringen kann, war bisher ein höchst mühsames Werk, das eigentlich nur dem Erfinder der secundären Elemente Planté gelang. In neuerer Zeit hat jedoch Faure einen Weg gewiesen, um derartige Elemente in schnellerer Weise herzustellen: er trug nämlich auf die Bleiplatten Mennige auf, welche die Eigenschaft besitzt, sehr schnell den elektrischen Strom aufzunehmen und zurückzugeben. So ist es gelungen, vorzügliche Accumulatoren für elektrische Energie anzufertigen, und man hofft, mit ihrer Hülfe elektrische Bahnen zu treiben, sowie elektrisches Licht in den Eisenbahnwagen hervorzubringen; man hat, wie man annimmt, dazu ja nur nöthig, eine grössere Anzahl secundärer Elemente, nachdem sie eine genügende Menge elektrischer Energie in sich aufgenommen haben, auf den Wagen zu bringen und den von ihnen erzeugten Strom entweder zur Bewegung oder zur Beleuchtung zu benutzen. Demgegenüber wies jedoch der Vortragende nach, dass zur Zeit das noch immer zu grosse Gewicht der Elemente ihrer Verwendung für den bezeichneten Zweck entgegensteht; Dr. Aron berechnete, dass, wenn man auch nur mit einer Geschwindigkeit von 1⅓ Meile in 1 Stunde fahren wolle, auf jedes die Schienen belastende Kilogramm 1 kg Gewicht der secundären Elemente komme und dass, wenn man die Fahrgeschwindigkeit auf 2⅔ Meilen in der Stunde beschleunige, die Kraft der Elemente eben dazu ausreichen würde, sich selbst zu ziehen. Für die Beleuchtung der Eisenbahnzüge durch elektrische Glühlampen dürften die Faure'schen Elemente nach Ansicht des Vortragenden sich schon besser eignen, obschon auch für diesen Zweck die Belastung des Wagens zur Zeit noch eine zu grosse ist. Man vermag diesem Hindernisse jedoch dadurch zu begegnen, dass man mit den Achsen des Wagens eine elektrodynamische Maschine verbindet, welche während des schnellen Fahrens den Strom für die Glühlampen liefert, während bei langsamem Gange oder beim Halten des Zuges die secundären Elemente eintreten, welche während des schnellen Fahrens durch die elektrodynamische Maschine geladen worden sind. Unter allen Umständen bedeutet die Erfindung der secundären Elemente und ihre Verbesserung durch Faure einen der wichtigsten Fortschritte auf dem Gebiete der Elektrotechnik.

Der Kohlenverkehr auf den Preussischen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1880/81.

* Dem von dem Minister der öffentlichen Arbeiten dem Landtag erstatteten Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Jahre 1880/81 entnehmen wir folgende Daten über den Kohlenverkehr auf den Staatsbahnen während der erwähnten Etatsperiode. Es heisst in diesem Bericht:

Von der hervorragendsten Bedeutung für die Mehrzahl der Bezirke ist der Kohlenverkehr. Derselbe weist in allen Bezirken eine stetige Zunahme auf und stellt sich auf 41,5 pCt. aller beförderten Güter und auf 24,5 pCt. der gesammten Einnahme aus dem Güterverkehr.

Mit Ausnahme des Directionsbezirks Hannover, in welchem für 1879/80 die erforderlichen Notirungen nicht vorgenommen worden, sind auf sämmtlichen Staatsbahnen Kohlen und Cokes transportirt:

21 346 256 t im Jahre 1879/80 und
23 534 138 „ „ „ 1880/81.

Im Bezirk der Eisenbahndirection Hannover wurden 1880/81 1 815 011 t befördert, sodass das Gesammt-Transportquantum für 1880/81 25 349 149 t beträgt.

Es hat mithin im Jahre 1880/81 (ausschliesslich Hannover) eine Zunahme von 2 187 882 t (10,2 pCt.) gegen das Vorjahr stattgefunden.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug:
im Jahre 1879/80 excl. Eisenbahndirection Hannover 1 669 665 973 t
„ „ 1880/81 incl. „ „ 1 955 826 956 „
mithin übersteigt im Jahre 1880/81 die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer — nach Abzug von 130 607 425 tkm der Eisenbahndirection Hannover — die des Jahres 1879/80 um 154 553 558 Tonnenkilometer (9,3 pCt.). Die Einnahmen aus dem Kohlentransport sind von 49 685 672 ℳ (ausschliesslich Eisenbahndirection Hannover) auf 56 675 465 ℳ (einschliesslich Eisenbahndirection Hannover) gestiegen und ergeben nach Abzug der auf die Eisenbahndirection Hannover entfallenden 3 029 772 ℳ eine Vermehrung um 3 960 021 ℳ (8,0 pCt.).

Am hervorragendsten ist am Kohlenverkehr betheiligt die Köln-Mindener Eisenbahn. Bei derselben betrug die Zahl:

	1879	1880/81
der transportirten Tonnen	6 596 660	7 372 688
die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilom.	595 629 539	671 124 098
die Frachteinnahme	17 169 243	18 251 767

Von dem Güterverkehr entfielen demnach auf den Kohlenverkehr:

	1879	1880/81
nach Tonnen	57,7 pCt.	56,4 pCt.
„ Tonnenkilometern	60,2 „	59,9 „
„ Frachteinnahmen	43,9 „	44,6 „

Gegen das Vorjahr stieg das Transportquantum um 11,8 pCt., die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer um 12,7 pCt., die Einnahme um 6,3 pCt.

Auf der Rheinischen Eisenbahn wurden
im Jahre 1879 = 4 740 506 t
„ „ 1880/81 = 5 522 415 „
mithin im Jahre 1880/81 gegen das Vorjahr 781 909 t (16,5 pCt.) mehr befördert.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug:
367 832 890 im Jahre 1879
gegen 405 915 046 „ „ 1880/81.

Die Vermehrung im Jahre 1880/81 gegen das Vorjahr betrug demnach 38 082 156 tkm (10,4 pCt.).

Die Einnahmen aus dem Kohlenverkehr sind
von 11 637 294 ℳ im Jahre 1879
auf 13 020 052 „ „ „ 1880/81
oder um 1 382 758 ℳ = 11,9 pCt. gestiegen.

Von dem Güterverkehr entfallen demnach auf den Kohlenverkehr:

	1879	1880/81
nach Tonnen	53,9 pCt.	53,1 pCt.
„ Tonnenkilometern	52,3 „	52,1 „
„ Frachteinnahmen	37,7 „	38,1 „

Bei der Eisenbahndirection Berlin wurden an Kohlen und Cokes befördert: 2 135 385 t im Jahre 1879/80,
dagegen 2 347 956 „ „ „ 1880/81.

Es hat mithin gegen das Vorjahr eine Vermehrung der Transportmasse um 212 571 t (9,9 pCt.) stattgefunden.

Die Zahl der transportirten Tonnenkilometer betrug im Jahre 1879/80 351 906 010, dagegen im Jahre 1880/81 402 530 289, ist mithin im Jahre 1880/81 gegen das Vorjahr um 50 624 279 (14,4 pCt.) gestiegen.

Die Einnahme aus dem Kohlenverkehr hat sich
von 8 932 665 ℳ im Jahre 1879/80
auf 10 068 156 „ „ „ 1880/81
oder um 1 135 491 ℳ (12,7 pCt.) erhöht.

Von dem Güterverkehr entfielen auf den Kohlenverkehr:

	1879/80	1880/81
nach Tonnen	48,7 pCt.	46,0 pCt.
„ Tonnenkilometern	53,3 „	56,2 „
„ Frachteinnahmen	33,8 „	35,8 „

Auch bei der Eisenbahndirection Frankfurt a/M. (einschliesslich der Saarbrücker Bahn) ist der Kohlenverkehr ein beträchtlicher. Es wurden im Ganzen transportirt:

	1879/80	1880/81
an Saarkohlen	3 837 638 t	4 119 782 t
„ Ruhrkohlen	661 038 „	770 440 „
zusammen an Kohlen	4 498 676 t	4 890 182 t
Dieselben bilden von dem gesammten Transportquantum	48,4 pCt.	44,8 pCt.

Es sind demnach gegen das Vorjahr im Jahre 1880/81 mehr befördert worden:

an Saarkohlen	282 144 t	(7,4 pCt.)
„ Ruhrkohlen	109 362 „	(16,5 „)
im Ganzen	391 506 t	(8,7 pCt.)

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug:

	1879/80	1880/81
von Saarkohlen	91 719 553	100 645 357
„ Ruhrkohlen	40 216 611	45 069 000
zusammen	131 936 164	145 714 357
von der Gesammtzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer	28,7 pCt.	25,8 pCt.

Es fand demnach im Jahre 1880/81 gegen das Vorjahr eine Vermehrung der Tonnenkilometer statt:

bei Saarkohlen um	8 925 804	(9,7 pCt.)
„ Ruhrkohlen um	4 852 389	(12,1 „)
im Ganzen	13 778 193	(10,4 pCt.)

Die Einnahme aus dem Kohlenverkehr beträgt:

	1879/80	1880/81
für Saarkohlen	4 258 945 ℳ	4 537 286 ℳ
„ Ruhrkohlen	1 124 631 „	1 326 280 „
im Ganzen	5 383 575 ℳ	5 863 566 ℳ
von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr	25,0 pCt.	22,6 pCt.

Die Einnahme aus dem Kohlenverkehr ist demnach gegen das Vorjahr gestiegen

für Saarkohlen um	278 342 ℳ	(6,5 pCt.)
„ Ruhrkohlen „	201 649 „	(17,9 „)
im Ganzen	479 991 ℳ	(8,9 pCt.)

Im Bezirk der Eisenbahndirection Magdeburg wurden befördert: 2 891 298 t im Jahre 1879
2 902 524 „ „ „ 1880/81,
mithin im Jahre 1880/81 gegen das Vorjahr mehr 11 226 t (0,4 pCt.).

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug:
167 548 260 im Jahre 1879 gegen
146 883 825 „ „ 1880/81.

Die Zahl der im Jahre 1880/81 zurückgelegten Tonnenkilometer ist demnach um 20 664 435 = 12,3 pCt. geringer als die des Vorjahres.

Die Einnahme aus dem Kohlenverkehr ist
von 5 393 112 ℳ im Jahre 1879
auf 5 291 836 „ „ „ 1880/81,
also um 101 276 ℳ (1,9 pCt.) zurückgegangen.

Von den im Bezirk der Eisenbahndirection Magdeburg transportirten Kohlen entfallen im Jahre 1880/81 ca. 40 pCt. auf Braunkohlen und 60 pCt. auf Steinkohlen, welche überwiegend aus dem Ruhrgebiet bezogen wurden.

Von dem Gesammt-Güterverkehr beträgt der Kohlenverkehr:

	1879	1880/81
nach Tonnen	36,4 pCt.	34,8 pCt.
„ Tonnenkilometern	25,3 „	22,1 „
„ Frachteinnahme	15,7 „	15,0 „

Nicht ganz so bedeutend, aber doch immer noch von wesentlichem Einfluss auf den Gesammtverkehr ist der Kohlenverkehr bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn und bei der Eisenbahndirection Bromberg. Auf ersterer Bahn wurden
im Jahre 1879 . . . 197 596 t
„ „ 1880/81 . . . 204 400 „
mithin im Jahre 1880/81 gegen das Vorjahr 6 804 t (3,5 pCt.) mehr transportirt.

Die zurückgelegten Tonnenkilometer betrugen:
15 675 077 im Jahre 1879 gegen
13 809 630 „ „ 1880/81
sind demnach gegen das Vorjahr im Jahre 1880/81 um 1 865 447 (11,9 pCt.) zurückgeblieben.

Auch die Einnahme hat sich
von 476 087 ℳ im Jahre 1879
auf 431 790 „ „ „ 1880/81,
mithin um 44 297 ℳ (9,3 pCt.) vermindert.

Von dem Gesammt-Güterverkehr entfielen auf den Kohlenverkehr:

	1879	1880/81
nach Tonnen	14,7 pCt.	13,8 pCt.
„ Tonnenkilometern	13,7 „	11,8 „
„ Frachteinnahme	6,4 „	6,0 „

Im Bezirk der Eisenbahndirection Bromberg wurden transportirt: im Jahre 1879/80 286 135 t
„ „ 1880/81 293 973 „
mithin im Jahre 1880/81 gegen das Vorjahr mehr 7 838 t (2,8 pCt.).

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer stieg
von 39 138 033 im Jahre 1879/80
auf 39 242 286 „ „ 1880/81,
d. i. um 104 253 tkm (0,3 pCt.).

Die Einnahme betrug:
693 696 ℳ im Jahre 1879/80
718 526 „ „ „ 1880/81,
vermehrte sich demnach um 24 830 ℳ (3,6 pCt.).

Von dem Gesammt-Güterverkehr entfielen auf den Kohlenverkehr:

	1879/80	1880/81
nach Tonnen	9,4 pCt.	9,6 pCt.
„ Tonnenkilometern	8,5 „	9,0 „
„ Frachteinnahme	2,9 „	3,2 „

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

* Die genannte Bahn hatte nach dem Jahresberichte pro 1881 Ende 1881 eine Länge von 599,53 km, die durchschnittliche Betriebslänge betrug für Güter 601,96 km, für Personen 593,81 km; die Betriebsmittel bestanden wie im Vorjahre aus 122 Locomotiven (Beschaffungskosten 6 482 268 ℳ), 244 Personenwagen, welche 1 886 148 Mark kosteten und 2 879 Gepäck- und Güterwagen (Beschaffungskosten 9 420 460 ℳ).

Das Anlagecapital besteht in 38 250 000 ℳ Stammactien, 84 000 000 ℳ Prioritätsactien und Obligationen, zus. 122 250 000 ℳ. Von letztern sind bis Ende 1881 bereits 3 606 600 ℳ amortisirt. Der Jahresbetrag der Zinsen beläuft sich auf 3 862 500 ℳ; pro 1881 sind jedoch nur 3 768 966 ℳ erforderlich gewesen, weil von den 5 pCt. Prioritäts-Obligationen erst 4 814 400 ℳ begeben sind; die Zinsensumme pro 1882 wächst um 58 337 ℳ und um die Zinsen derjenigen Obligationen, welche 1882 verausgabt werden.

Die Erträge des Personen- und Güterverkehrs ergaben in den ersten Monaten des Jahres 1881 bedeutende Mindereinnahmen gegen 1880, besserten sich jedoch später, so dass sich am Jahresschluss für den Personenverkehr ein Mehr von 39 224 ℳ herausstellte und im Güterverkehr die Einnahmen des Vorjahres erreicht wurden. Auf den Personenverkehr hat die Breslauer Gewerbeausstellung günstig eingewirkt. Im Güterverkehr haben veränderte Instradirungen und der lebhaftere Schiffsverkehr nachtheiligen Einfluss geübt. Die Verkehrsablenkung durch die Linie Dittersbach-Glatz bekunden die geringeren Einnahmen der meisten Stationen der Linie Königszelt-Frankenstein, vor Allem der Uebergangsstation bezüglich des Transitverkehrs. Der Minderertrag der Station Breslau entfällt fast ganz auf die Verluste, welche der Schifffahrtsverkehr durch Entziehung der Transporte von Stettin herbeigeführt hat. Die neuen Linien Reppen-Stettin und Sorgau-Halbstadt sind in ihren Erträgnissen sowohl unter sich wie im Verkehr mit den älteren Linien bezüglich des Güterverkehrs zurückgeblieben. In 1881 ist die Bahn mit wenig Ausnahmen und in demselben Umfange bei den gleichen Verbandsverkehren wie im Vorjahr betheiligt gewesen.

Die Gesammtbetriebseinnahmen betragen für

	Personenverkehr ℳ	Güterverkehr ℳ	Extraordinaria ℳ	Summa ℳ
1881:	3 029 607	9 031 896	1 247 348	13 308 852
1880:	2 990 384	9 031 114	1 236 497	13 257 996
1881 also mehr:	39 223	782	10 851	50 856

Die Resultate des Transportverkehrs gestalteten sich seit dem Jahre 1878 folgendermassen: Gesammttransporteinnahme 1881: 12 061 505 ℳ = 20 037 ℳ pro Kilogramm und Jahr, 1880: 12 021 499 ℳ = 19 995 ℳ, 1879: 11 369 513 ℳ = 18 864 ℳ, 1878: 10 716 734 ℳ = 17 781 ℳ. Die Betriebsausgabe pro 1881 beträgt 7 070 918 ℳ, gegen 1880 (nach dem neuen Buchungsformular) mit 7 070 462 ℳ, mehr 456 ℳ. Von dem nach Abzug der Ausgabe von der Einnahme verbleibenden Ueberschusse mit 6 237 934 ℳ (gegen 1880 mit 6 271 949 ℳ) gehen ab: 1. zur Verzinsung der Prioritätsactien und Obligationen Lit. A bis K und der 5 pCt. pro 1876 3 562 500 ℳ; 2. zur Verzinsung der von den 6 000 000 ℳ 5 pCt. Prioritäts-Obligationen von 1879 bis ult. 1880 verausgabten 3 180 600 ℳ das ganze Jahr hindurch 159 030 ℳ und von den im Laufe des Jahres 1881 ausgegebenen 1 633 800 ℳ von den verschiedenen Verkaufstagen ab 47 436 ℳ; 3. zur Amortisation der Prioritätsactien und Obligationen Lit. A bis J 218 250 ℳ; 4. zur Amortisation der neu hinzugetretenen Prioritäts-Obligationen Lit. K 81 750 ℳ, zusammen 4 068 966 ℳ (gegen 1880 mit 3 927 915 Mark mehr 141 051 ℳ). 5. Zur Ausgleichung der Reserve- und Erneuerungsfonds 291 695 ℳ, im Ganzen 4 360 661 ℳ, so dass

die Summe von 1 877 273 ℳ verbleibt. Hiervon sind unter Berücksichtigung der mit 50 328 ℳ zu zahlenden Staatseisenbahnsteuer und einer ausserordentlichen Rücklage zum Beamten-Pensionsfonds mit 50 000 ℳ als Dividende $4\frac{1}{2}$ pCt. vom Stamm-Actien-Capital per 38 250 000 ℳ mit 1 721 250 ℳ verausgabt und verbleiben als Vortrag für 1882 55 694 ℳ. Die zur Verzinsung und Dividendenzahlung verwendeten Beträge ergeben eine Durchschnittsrente für das aus dem Betriebsfonds dividende- und zinsberechtigte Actien- und Anlagecapital von 4,52 pCt.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 1. Mai. (Politische Wochenschau. Organisation den neu verstaatlichten Bahnen. Veranlagung der Eisenbahnen zur Communalsteuer. Conferenz sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs. Einheitliche Grundtaxen für die Personenbeförderung, Tarifwesen. Dividenden. Pfälzische Eisenbahnen. Gebweiler-Bühl. Elektrische Bahn Charlottenburg-Spandauer Bock.)

In voriger Woche ist der Deutsche Reichstag wieder zusammengetreten. Derselbe wurde eröffnet durch eine Rede des Staatsministers v. Bötticher, welcher darauf hinwies, dass die gesetzgeberischen Aufgaben, für welche die Thätigkeit des Reichstags in Anspruch genommen werde, den Abgeordneten bereits durch die Allerhöchste Botschaft vom 17. November v. J. ans Herz gelegt seien und betonte, dass auch die Erträge des Tabakmonopols der vorbereiteten allgemeinen Steuerreform dienen sollen. Mit um so grösserem Interesse sieht man der Entscheidung des Reichstages über die Monopolvorlage entgegen, welche im Bundesrathe bereits am 24. April mit 36 gegen 22 Stimmen angenommen ist. Das Preussische Abgeordnetenhaus war die Woche über vornehmlich durch Vorlagen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens beschäftigt. Das Gesetz über die Einführung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnrathes ist, den Beschlüssen der Commission gemäss, auch in der dritten Lesung angenommen worden. Ausserdem haben in dieser Woche die Secundärbahnvorlage und der Gesetzentwurf über den Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens, sowie der Nachtragsetat, betreffend die neu verstaatlichten Bahnen, die dritte Lesung passirt. Von den Verhandlungen des Hauses in kommender Woche wird die über das Kirchengesetz die bedeutsamste sein.

Betreffend die Organisation der neu verstaatlichten Bahnen publicirt der „Staats-Anz." einen landesherrlichen Erlass vom 5. April 1882, betreffend Einsetzung Königlicher Behörden für die auf Grund des Gesetzes vom 28. März 1882 in Verwaltung und Betrieb des Staates übergehenden Privat-Eisenbahnunternehmungen. Inhalts desselben wird am 1. Mai eingesetzt:

1. Für die Verwaltung der Thüringischen Eisenbahn eine unmittelbar von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ressortirende Behörde in Erfurt unter der Firma „Königliche Eisenbahn-Direction".
2. Für die Verwaltung des Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Unternehmens eine gleiche Behörde in Berlin unter der Firma „Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn".
3. Das Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Unternehmen einschliesslich der zu dem Oberlausitzer Eisenbahn-Unternehmen gehörenden Strecke Ruhland-(Elsterbrücke-)Lauchhammer, sowie das Märkisch-Posener Eisenbahn-Unternehmen mit den von der Eisenbahn Direction zu Berlin verwalteten Strecken wird unter dieser Behörde zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt und
4. im Bezirke der Eisenbahn-Direction zu Berlin, und von derselben ressortirend, je ein Königliches Eisenbahn-Betriebsamt in Cottbus und Guben errichtet.

Die hiernach zu errichtenden Behörden sollen in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben.

Betreffs Veranlagung der Eisenbahnen zur Communalsteuer hat der Minister für öffentliche Arbeiten dieser Tage auf eine Petition des Vorstandes des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamts-Bezirk Dortmund eine Antwort ertheilt, in welcher ausgesprochen wird, dass seitens der Königlichen Staatsregierung die anderweite Regulirung der Communalbesteuerung der juristischen Personen, insbesondere auch der Eisenbahnen in naher Aussicht genommen ist, wobei voraussichtlich auch der Massstab für die Vertheilung der Reinertrags der Eisenbahnen, auf die steuerpflichtigen Stationen in einer der Billigkeit und den Bedürfnissen der steuerberechtigten Gemeinden in höherem Masse rechnungtragenden Weise eine Aenderung erfahren werde. Unter der Herrschaft der z. Z. geltenden Bestimmungen befindet der Minister sich jedoch nicht in der Lage, eine andere Veranlagung der steuerpflichtigen Stationen zu den Gemeindeabgaben herbeizuführen, als solche durch die Bescheide der zur höchstinstanzlichen Entscheidung in Communalsteuer-Angelegenheiten berufenen Behörden vorgezeichnet ist.

Eine Conferenz von Vertretern sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen des Deutschen Reiches soll nach offiziösen Mittheilungen in diesem Herbste einberufen werden, um durch dieselbe, soweit irgend möglich, einheitliche Grundtaxen für die Personenbeförderung feststellen zu lassen. Es würde sich dabei vorerst lediglich um die Sätze für die einfachen Tourbillets der verschiedenen Zuggattungen handeln, während von Normaltarifen auch für die zu ermässigten Preisen zur Ausgabe gelangenden Billets (Retour-, Rundreise-, Abonnements- etc. Karten) zunächst noch keine Rede ist. Eine solche Conferenz, allerdings nur für die Norddeutschen Bahnen, hat bereits im Juli 1872 in Kassel stattgefunden; die damals gefassten Beschlüsse, welche neben der Einheitlichkeit der Tarife auch eine sehr erhebliche Ermässigung derselben forderten, sind indessen nie praktisch geworden.

Von sonstigen, das Tarifwesen betreffenden Vorgängen registriren wir, dass dieser Tage der Minister der öffentlichen Arbeiten die Preussischen Eisenbahnen ermächtigt hat, an den Ermässigungen sich zu betheiligen, welche zur Aufrechterhaltung der Concurrenzfähigkeit der Route via Myslowitz im Seehafen-Transitverkehr für Rumänisch-Galizisches Getreide nach Hamburg, Harburg, den Weserhäfen und Stettin gegenüber den Routen via Laube (Elbe-Umschlag in Tetschen), Mlawa und Alexandrowo erforderlich werden. Die ermässigten Frachtsätze dürfen nur Anwendung finden auf Transporte, welche nachweislich zum Export bestimmt, die Preussischen Bahnen nur transitiren. Die Anwendung der Sätze auf Mehl und Mühlenfabrikate ist unter allen Umständen ausgeschlossen. — Durch die am 1. Mai cr. zur Einführung kommenden Gütertarife für den gegenseitigen Verkehr zwischen den Königlichen Directionsbezirken Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld, Hannover, Magdeburg, Berlin, Bromberg und Oberschlesien gelangt das neue Tarifsystem der Preussischen Staatsbahnen für den jetzigen Bereich der Letzteren im Grossen und Ganzen zum Abschluss. Da die Umrechnung der Tarife auch der neu verstaatlichten Bahnen rasch in Angriff genommen werden dürfte, die noch in Frage stehenden Privatgesellschaften aber, wie z. B. die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, die Marienburg-Mlawkaer Bahn, ferner die Grossherzoglich Oldenburgischen Bahnen aber das Staatsbahn-System bereits angenommen haben, so ist das letztere mit Schluss des Jahres so ziemlich für ganz Norddeutschland zur Durchführung gelangt.

Dividenden. Der Verwaltungsrath der Breslau-Warschauer Eisenbahn hat beschlossen, auf die Stammprioritäten für das Vorjahr eine Dividende von 2 pCt. zu vertheilen. Für 1880 gelangten $1\frac{1}{2}$ pCt. zur Ausschüttung. — Die Dividende der Oberschlesischen Eisenbahn ist nunmehr von der Regierung bestätigt und endgiltig auf $11\frac{3}{10}$ pCt. festgesetzt. — Entsprechend dem Vorschlage der Direction hat der Ausschuss der Berlin-Hamburger Eisenbahn die Dividende pro 1881 definitiv auf $17\frac{1}{2}$ pCt. festgesetzt. — Die Auszahlung der Dividende der Altona-Kieler Eisenbahn pro 1881 in Höhe von 10 pCt. ist nunmehr publicirt. — Die Generalversammlung der Hessischen Ludwigsbahn hat die Vertheilung einer Dividende von $3\frac{6}{10}$ pCt. genehmigt. — Die Ruhlaer Eisenbahn gewährt ihren Actionären, gleichwie im Vorjahre, so auch für 1881 eine Dividende von $3\frac{1}{3}$ pCt.

Die Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahnen hat die Vorlage der Direction wegen Vinculirung der Actien und Prioritäten der Gesellschaft genehmigt.

Für die Eisenbahn Gebweiler-Bühl ist im „Staatsanzeiger" die Verordnung, betreffend die Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Eisenbahn, jetzt veröffentlicht.

Die elektrische Eisenbahn von Charlottenburg bei Berlin nach dem Spandauer Bock ist am Sonnabend, den 29. April, feierlich eröffnet worden. Der Apparat functionirte sowohl in den Weichen als beim Bremsen der Wagen vortrefflich. Es wurde eine Geschwindigkeit von 20 km pro Stunde erreicht.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Regierungsrath Hartnack, bisher Vorsitzender der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin, welchem der Charakter als Geheimer Regierungsrath Allerhöchst verliehen wurde, ist mit der Wahrnehmung der Functionen des Vorsitzenden der Königlichen Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in Berlin betraut und der Regierungsrath Fuhrmann zum Mitglied derselben Königlichen Direction (der Berlin-Görlitzer Eisenbahn) in Berlin ernannt worden.

Der Baurath a. D. Wilde, bisher Vorsitzender der Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft in Cottbus, und der Eisenbahn-Bauinspector a. D. Büttner, bisher Vorsitzender der Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft zu Guben, sind zu Regierungs- und Bauräthen, und ersterer ist zum Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Cottbus, letzterer zum Director des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts in Guben ernannt worden.

Der Regierungsrath Maass, sowie die Eisenbahn-Directoren Posseldt und Kolbe, bisher Mitglieder der Berlin-Görlitzer

Eisenbahn-Direction, sind zu Mitgliedern der Königl. Eisenbahn-Direction in Berlin; der Regierungsrath von Rabenau, bisher in Münster, zum Director des Königl. Eisenbahn-Betriebsamts (Berlin-Sommerfeld) in Berlin ernannt. Ferner sind: der Geheime Ober-Regierungsrath Eggert zum Vorsitzenden, der Kreisgerichtsrath Bering, sowie die Eisenbahn-Directoren Klemme und Scholtz, bisher Mitglieder der Direction der Thüringischen Eisenbahn, zu Mitgliedern der Königlichen Eisenbahn-Direction in Erfurt ernannt; der Regierungsrath Dr. jur. Hochheimer, bisher in Köln, und der Regierungs- und Baurath Reitemeier, bisher in Königsberg, als Mitglieder an dieselbe Königliche Eisenbahn-Direction in Erfurt versetzt worden; der Eisenbahn-Director Hemme ist zum Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover, der Eisenbahn-Director Jungwirth zum Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction in Magdeburg, und der Regierungsrath Krug zum Director des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (linksrheinisches) in Köln ernannt worden.

Zu ständigen Hülfsarbeitern bei Eisenbahn-Betriebsämtern sind ernannt die Regierungsassessoren: Fleischmann in Halle a/S., Dr. jur. Joesten in Bromberg, Kühn in Berlin (Berlin-Blankenheim), Körte in Stettin (Berlin-Stettin), Möller in Hannover (Hannover-Altenbeken), Meyer in Guben (bisher in Görlitz), Ostermann in Hagen, Weymann in Münster (Münster-Emden) bisher in Wesel.

Eisenbahn-Zollwesen.

Ermächtigung einer Zollstelle zur unbeschränkten Abfertigung von Baumwollgarn, Leinengarn und Leinwand. Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 2. März d. J. beschlossen, zu genehmigen, dass dem Herzoglich Sächsischen Hauptsteueramt in Altenburg und dessen Abfertigungsstelle am Bahnhofe die Befugniss zur Abfertigung von Waaren der Nummern 2 c, 1, 2, 3 und 22 a, b, e und f des Tarifs zu anderen als den höchsten Zollsätzen der betreffenden Tarifpositionen ertheilt werde.

Wiederermächtigung einer Zollstelle zur Abfertigung von Baumwoll- und Leinengarn. Dem Grossherzoglich Badischen Hauptsteueramte Singen ist die durch den Bundesrathsbeschluss vom 5. Februar 1880 entzogene Befugniss zur Abfertigung von Waaren der Tarifnummern 2 c, 1, 2, 3 und 22 a und b zu anderen als den höchsten Zollsätzen der betreffenden Tarifpositionen wieder beigelegt worden.

Aus Italien.

Verstaatlichung zweier Maschinenfabriken. Die Königliche Regierung hat der Deputirtenkammer am 2. März cr. den Entwurf zu einem Gesetze vorgelegt, durch welches die Regierung ermächtigt werden soll, das Etablissement dei Granili (Neapel) für den Staat anzukaufen und das Etablissement von Pietrarsa dem Staate zurückcediren zu lassen. Das letztere Etablissement ist bereits zur Zeit der Bourbonenherrschaft in Neapel von der damaligen Regierung betrieben worden und zwar zum Zweck der Fabrikation von Eisenbahnmaterial. Die jetzige Regierung übertrug im Jahre 1863 den Betrieb dieses Werkes pachtweise der Società di industrie meccaniche zu Neapel. Diese mit einem Capital von 5 Millionen Lire ins Leben getretene Gesellschaft war zugleich Eigenthümerin der Maschinenfabrik dei Granili und betrieb seit 1863 beide Werke in Verbindung mit einander. Die Gesellschaft kam indessen mehrfach in finanzielle Verlegenheiten und es würde ein Schliessen der Etablissements längst stattgefunden haben, wenn die Regierung nicht im Interesse der Italienischen Industrie intervenirt hätte. So hat die Regierung auch im Jahre 1878 der Gesellschaft zur Ermöglichung des Weiterbetriebes die Summe von 500 000 Lire durch die Bank von Neapel auszahlen lassen. Das Verhältniss zwischen der Regierung und der Gesellschaft ist in Folge dieser Unterstützungen nach und nach ein ziemlich verwickeltes geworden, so dass die Lösung in irgend einer Weise mehr und mehr zur Nothwendigkeit wurde. Die Eisenbahn-Untersuchungscommission, welche auch mit dem in den Italienischen Zeitungen und im Parlament vielbesprochenen Schicksale der beiden mit den Italienischen Eisenbahnverhältnissen in Verbindung stehenden Werke sich zu beschäftigen hatte, sprach sich über dieselben wie folgt aus: „Die Commission, welche unter keinen Umständen den Ankauf des Etablissements dei Granili und die Lösung des Pachtvertrages bezüglich des Werkes di Petrarsa empfehlen würde, wenn daraus die Consequenz gezogen werden könnte, dass der Staat beide Werke selbst betreiben solle, einigt sich in der Meinung, dass es zweckmässig sei, bei Gelegenheit der Feststellung der über den Eisenbahnbetrieb künftig abzuschliessenden Verträge auch diese beiden Etablissements zu erwerben und sie an eine der Gesellschaften wieder zu verkaufen, welchen der Betrieb der Eisenbahnen auf der Halbinsel anvertraut werden wird."

Durch das Gesetz, dessen Entwurf der Deputirtenkammer jetzt vorgelegt worden ist, will sich nun die Regierung ermächtigen lassen, den wegen des Betriebs des Etablissements di Pietrarsa mit der Società di industrie meccaniche zu Neapel abgeschlossenen Vertrag aufzulösen, ferner das der genannten Gesellschaft gehörige Etablissement dei Granili zu einem durch sachverständige Taxe festzustellenden Preise für den Staat zu erwerben und die derselben Gesellschaft von der Bank von Neapel vorgeschossenen 500 000 Lire letzterer zurückzuzahlen. Ueber die Art und Weise des künftigen Betriebs beider Werke ist in dem Gesetzentwurfe nichts erwähnt.

Aus Afrika.

Eisenbahnprojecte. Das Innere Centralafrikas, besonders der mit dem Namen „Sudan" bezeichnete Ländercomplex zwischen der Sahara (im Norden), Nubien (im Osten) und Guinea (im Süden) ist nach den Berichten aller Reisenden, welche dasselbe besucht haben, sehr reich an Naturproducten der mannigfachsten Art. Auch entbehren die Bewohner dieser Länder nicht einer gewissen Cultur oder wenigstens Culturfähigkeit und es ist sicher, dass sich hier einst ein reger Austausch von Erzeugnissen Europäischer Industrie gegen Landesproducte entwickeln wird, wenn nur erst die noch fehlenden Verkehrsmittel hergestellt sein werden. Es traten deshalb auch in neuerer Zeit vielfach Bestrebungen auf, durch Anlage von Eisenbahnen das Innere Centralafrikas zu erschliessen. Eine Englische Gesellschaft hat sich von der Negerrepublik Liberia die Concession für eine etwa 160 km lange Eisenbahn ertheilen lassen, welche von Monrovia an der Küste des Atlantischen Oceans am Saint-Paulflusse entlang bis Monterdou führen soll. Besonders aber gehen von Frankreich Bestrebungen zur Erschliessung des Südens aus. Die Ausführung der zu diesem Zwecke geplanten Saharabahn ist zwar vorläufig vertagt, nachdem die Expedition unter Flatters ein so trauriges Ende gefunden. Aufgegeben aber ist der Plan, die Wüste passirbar zu machen, noch nicht. Zunächst wird jedoch seitens der Französischen Regierung dem schon mehrfach aufgetretenen Projecte der Herstellung eines Binnenmeeres im Innern von Algier und Tunis näher getreten werden, da sich bei Verwirklichung dieses Projectes eine sehr wesentliche Erleichterung des weiteren Vordringens nach Innerafrika ergeben würde. Ausser von Norden her bietet sich für Frankreich auch noch der Weg von seinen Besitzungen an der Westküste Afrikas nach dem Innern. Hier sind kurze Eisenbahnstrecken bereits im Betriebe und eine weitere am Senegal hinaufführende wird zur Zeit von der Französischen Regierung gebaut. Zunächst sind zwar nur die Mittel für eine verhältnissmässig kurze Strecke bewilligt, es liegt aber die Absicht vor, diese Linie zu verlängern und zwar dieselbe soweit als thunlich im Thale des Senegal, etwa bis nach Bafoulabé, und von da über die Wasserscheide zwischen Senegal und Niger bis zu einem Punkte zu führen (Bamakon), wo letzterer schon schiffbar ist. Auf diesem Wege aber würden ausser den schon vorhandenen und im Bau begriffenen Strecken noch etwa 1 000 km Bahn bis zum Niger herzustellen sein und zwar unter theilweise sehr erschwerenden Umständen. Es ist deshalb in neuester Zeit ein anderes Project aufgestellt worden, über welches „le Génie civil" nach einem von M. Gaboriaud im Januar d. J. in Paris gehaltenen Vortrage nähere Mittheilungen macht. Nach diesem Plane soll eine Eisenbahn gebaut werden von einem etwa 600 km südlich von der Französischen Colonie St. Louis am Atlantischen Ocean gelegenen Punkte über Timbo nach dem Niger. Diese südliche Route soll von der nördlichen am Senegal entlang führenden sehr wesentliche Vorzüge haben, sie wird nur etwa 700 km lang, während die Senegalroute 1 300 km lang werden würde und soll vor Allem durch gesündere und besser cultivirte Landstriche führen.

M. Olivier de Sanderval, welcher die neue Route explorirt hat, hat auch bereits mit dem die zu durchschneidenden Landstriche zum grossen Theil beherrschenden Könige von Timbo unter dem 10. Juli v. J. einen auf den Eisenbahnbau bezüglichen Vertrag abgeschlossen. Nach diesem Vertrage gestattet der König von Timbo den Bau einer Eisenbahn in allen Ländern, „welche er jetzt beherrscht und welche er künftig etwa beherrschen wird". Er bewilligt zu diesem Zwecke einem Streifen Landes von 20 km Breite auf die ganze Erstreckung der Eisenbahn, giebt seine Einwilligung zu allen zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn erforderlichen Handlungen und verspricht Schutz und Hülfe in jeder Weise. Als Gegenleistung verlangt der König nur nach Fertigstellung der Bahn „ein Geschenk" und dann eine jährlich an ihn in näher zu vereinbarender Weise in Geld oder Waaren zu entrichtende Abgabe.

Aus Russland.

Die Regierungsvertreter in den Eisenbahn-Actiengesellschaften. Im Communicationsministerium wird jetzt eine Instruction für die Vertreter der Regierung in den Eisenbahngesellschaften (den sogen. Regierungsdirectoren) ausgearbeitet. Bis jetzt vertrat jeder derselben nach seinem eigenen Sinne die Interessen der Regierung in der betreffenden Gesellschaft, welcher er zugezählt war. Jetzt will man als Hauptbedingung zur Besetzung dieser Posten die Regel aufstellen, dass die Regierungsvertreter keinen andern Posten bekleiden, damit dieselben ihre ganze Auf-

merksamkeit auf das betreffende Unternehmen richten. Man hofft auf diese Weise die Ursache der grossen Verluste der Regierung (durch Garantiezahlung und Subsidiengewährung, welche hätten umgangen werden können) zu beseitigen. Ausserdem will man zu diesem Zweck den jetzt existirenden Regierungsdirectoren einen Termin setzen, bis zu welchem sie der Regierung genauen Bericht abstatten über die wirkliche Finanzlage der ihnen anvertrauten Bahn, damit die Regierung beurtheilen kann, welche Massregeln angewandt werden müssen, um die Garantiezahlungen allmälig zu verringern.

Gerüchte über neue Fusionen. Die „Börsenzeitung" brachte die Nachricht, dass in jüngster Zeit eifrige Verhandlungen über die Fusion der Gesellschaft der Südwestbahnen mit der Fastower Eisenbahngesellschaft geführt werden. Dabei will man aber den Zweig der Südwestbahnen nach Jelisawetgrad der von der Regierung erworbenen Charkow-Nicolajewer Bahn abtreten.

Klage gegen das Communicationsministerium. Von der Charkowschen Landschaft ist eine Klage gegen den Minister der Communicationen bei dem Departement des regierenden Senats eingereicht worden. Der Sachverhalt ist folgender: Im Jahre 1876 beschloss das Ministercomité infolge einer Beschwerde der Charkowschen Landschaft über auf der Kursk-Charkow-Asower Bahn sich wiederholende Unordnungen im Betrieb einer besonderen Commission die Untersuchung des Sachbestands an Ort und Stelle zu überweisen, welche dann ihre Ansicht dem Ministercomité zu unterbreiten hätte. Diese Specialcommission wurde aus Vertretern des Communicationsministeriums, des Ministeriums des Innern, der Finanzen und der Reichscontrole zusammengesetzt. Die Commission erfüllte ihren Auftrag im Jahre 1877 und legte ihr Protocoll am Ende des Jahres dem Communicationsministerium zur Verfügung vor. Sie hatte recht viele Unordnungen auf der Kursk-Charkow-Asower Bahn gefunden, z. B. laut Inventarlisten sollten Häuser existiren, welche in Wirklichkeit gar nicht gebaut waren; im Rollmaterial fehlten an ein halbes Hundert Wagen etc. Laut oben angeführter Ordre des Ministercomités hätte das Commissionsprotocoll nun dem Comité zugestellt werden sollen, aber bis jetzt, im Laufe von mehr als vier Jahren, ist dasselbe im Eisenbahndepartement liegen geblieben. Ueber diesen auffälligen Geschäftsgang hat nun die Charkower Landschaft bei dem regierenden Senat geklagt. Würde man die verschiedenen Abtheilungen des Eisenbahndepartements durchstöbern, so würde man leider nicht nur dieses eine Actenstück, sondern ihrer recht viele finden, welche ohne jegliche Entscheidung unter das „grüne Tuch" gelegt sind und nur dem einen sichern Schicksal entgegensehen, dass die Mäuse sie fressen werden. Bestechungen kleiner wie auch leider höherer Beamten durch Personen, welche an der Nichtentscheidung einer Angelegenheit Interesse hatten, haben solche Sachlage zu Wege gebracht und bei der bis jetzt leider immer noch existirenden Methode der Revision durch Beamte desselben Ministeriums ist Nichts hierin geändert worden bis auf den heutigen Tag. Möchte ein gütiges Schicksal die Mitglieder des regierenden Senats bei ihrer Entscheidung der Klage erleuchten und ihre Strafe die wirklich Schuldigen treffen, welche in den mittleren Beamtenregionen zu suchen sind!

Charkow-Nicolajew. Die Einnahme der Regierung von den Kroneisenbahnen soll sich mit Uebernahme der Charkow-Nicolajewer Bahn in diesem Jahre um 5 458 000 R. vergrössern, die Ausgabe des Communicationsministeriums durch die Verwaltung der Bahn aber um 4 486 000 R. wachsen.

Tambow-Saratow. Sonntag den 14. März fand die ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre dieser Bahn in Petersburg statt, in welcher der Vorschlag der Regierung auf Umtausch der mit 5 pCt. von der Landschaft garantirten Actien gegen von der Regierung mit 4 pCt. garantirte Obligationen verhandelt wurde. Die grosse Mehrzahl der Actionäre hat sich für unbedingte Annahme des Regierungsvorschlages ausgesprochen und wurde nach erfolgter Abstimmung zur Wahl eines Ausschusses aus der Mitte der Actionäre geschritten, welcher die Bahn mit allem beweglichen Zubehör in die Hände der Regierung übergeben soll. Der Termin der Uebergabe ist noch nicht festgesetzt, wird aber wohl Angesichts der bis aufs Aeusserste angespannten misslichen Finanzlage der Gesellschaft kaum länger auf sich warten lassen, als bis nur die nothwendigsten Vorkehrungen getroffen sein werden. — Die Bedingungen der Ablösung der Garantie der Landschaft der Regierung gegenüber, welche natürlich ohne die störende Einmischung der controlirenden Landschaft die Bahn verwalten will, sind noch nicht endgültig stipulirt.

Höhe der Regierungsgarantie für das abgelaufene Rechnungsjahr diverser Bahnen. Zu den Bahnen, welche im Jahre 1881 nicht nur nicht auf ihre Procente gekommen sind, sondern sogar ein Betriebsdeficit erlitten haben und infolge dessen die Garantie der Regierung in vollem Masse in Anspruch nehmen, gehören folgende: die Charkow-Nicolajewer — für den Theil des Jahres, wo sie noch nicht in den Händen der Krone war; die Rjaschk-Wjasmaer, Losowo-Sewastopoler, Morschansk-Ssysraner, Rostow-Wladikawkaser, Orenburger, Ural-Bergwerksbahn und Donetz-Kohlenbahn. Die ganze Summe der Garantie beläuft sich voraussichtlich auf 22 Millionen Rubel.

Neue Passagierbillets. Ein Controleur der Weichselbahn, Herr Julian Kolakowsky, hat ganz neue und wie es scheint praktische Passagierbillets sich ausgedacht, welche er „Passagiermarken" nennt. Der Erfinder hatte vor Allem im Auge gehabt, durch Einführung dieser neuen Billets dem billetlosen Freifahren „sogen. blinder" Passagiere zu steuern. Diese Marken bestehen aus zwei Theilen, welche durch den Conducteur bei der ersten Controle von einander getrennt werden; die eine Hälfte befestigt der Conducteur dann an der Waggonwand über dem Passagier in einem speciell dazu hergestellten Behältniss; die andere Hälfte lässt er dem Passagier. Der Vortheil der neuen Billets liegt in der leichten Controle, welcher der Conducteur die ihm im Behältniss leicht sichtbare Billethälfte unterwerfen kann, ohne den Passagier ein zweites Mal zu incommodiren; ausserdem kann er den Passagier bei Zeiten von dessen Ankunftsstation benachrichtigen; endlich würde der von dem Passagier einmal eingenommene Platz bei dessen Aussteigen auf Stationen für neueintretende Passagiere streitlos bezeichnet sein. Augenblicklich wird die Frage der praktischen Anwendbarkeit dieser Billets im technischen Eisenbahncomité geprüft.

Die 1000ste Locomotive wurde am 10. März a. St. in der Fabrik der „Russischen Gesellschaft mechanischer und metallurgischer Werke" (hinter dem Newski-Schlagbaum auf der ersten Werst der Schlüsselburger Chaussee) ausgestellt. Dieselbe ist für die Moskauer Ausstellung bestimmt und soll im April dahin abgehen. Sie wurde Ende 1880 begonnen und im März dieses Jahres zu Ende geführt.

Entscheidungen des Cassationsdepartements des regierenden Senates in Eisenbahnangelegenheiten. Im verflossenen Märzmonat entschied der Senat in zwei Angelegenheiten gegen die Grosse Gesellschaft Russischer Eisenbahnen. Die erste Sache betraf die Frage über das Anrecht der Gründer der Gesellschaft auf 6 pCt. aus dem Reingewinn der in Verwaltung der Gesellschaft befindlichen Bahnen. Der Advokat eines der Gründer beanspruchte auf Grundlage der in seinem Besitz befindlichen Gründerscheine nicht nur 6 pCt. vom Reingewinn der Nischni-Nowgorod'schen und Warschauer Bahnen, sondern auch von der Nicolaibahn, welche erst im Jahre 1866 von der Regierung der Grossen Gesellschaft übergeben wurde. Der Advokat der Gegenpartei, d. h. Gesellschaft, wollte nachweisen, dass die Gründerrechte, durch das Statut von 1857 geregelt, nur auf die Linien Bezug haben könnten, welche um jene Zeit auf Grundlage jenes Statuts von der Gesellschaft gebaut waren. Mit letzterer Meinung erklärte sich auch der St. Petersburger Gerichtshof einverstanden und beschied die Gründer abschlägig. Der Senat aber verwarf das Urtheil des Gerichtshofes. — Eine zweite Sache betraf eine Tariffrage. Der Advokat der Gesellschaft vertheidigte das Recht derselben, auf der Nischnibahn eine Versicherungsprämie bei dem Waarentransport zu erheben und beantragte die Entscheidung des St. Petersburger Friedensrichterplenums, welches diese Versicherungsprämie als fehlerhafte Ueberzahlung angesehen hatte, abzuändern. Der Advokat der Gegner bewies dagegen, dass die Versicherung der Waaren durch die Eisenbahngesellschaften selbst gegen Diebstahl und ähnlichen Verlust der Idee der Versicherung widerstrebe und vollständig ungesetzlich sei. Der Senat bestätigte das Urtheil des Friedensrichterplenums und entschied so endlich eine Frage, welche vor fast 6 Jahren bereits aufgeworfen und seitdem unentschieden geblieben war.

Die Obojani-Eisenbahn,

30 Werst lang, welche im December vorigen Jahres dem Betrieb übergeben worden war, wurde nach einigen Tagen Betrieb — wieder geschlossen, weil man über die Durchführung des Betriebs nicht einig werden konnte und ist von Neuem noch nicht eröffnet. Die Bahn ist von der Kreislandschaft Obojani gebaut, welcher zu dem Behufe von der Staatsregierung eine Subsidie von 285 900 Rubel gewährt wurde und sollte das Kreislandschaftsamt auch den Betrieb leiten unter der Controle der Kreislandschaftsversammlung. Da eine Feststellung der genauen Regeln dieser Verwaltung bis jetzt nicht hat erzielt werden können und keine Mittel zum ersten Betrieb da waren, so wurde dieser eben einfach wieder eingestellt. Die Bahn führt von der Stadt Obojani über die Station Troizkoje und Nagolnoje nach der Station der Kursk-Charkow-Asower Bahn Murjino, ist schmalspurig (0,896 m Spurweite) und für Passagiere und Waarenverkehr eingerichtet. Erbauer war unser berühmter Industrieller General Maltzow. — Die Subsidie muss der Regierung in 37 Jahren zurückgezahlt werden. Alles Material zum Bau und Betrieb musste von einheimischen Fabriken bezogen werden. — Der Maximaltarif war auf 4 Kopeken für die I. Classe und 2 Kopeken für die II. Classe pro Passagier und pro Werst festgesetzt. Ferner für Waaren $^1/_8$ Kopeken pro Pud und Werst.

Die Stationsentfernungen sind ab

Obojani	— Werst	Nagolnoje	20,5 Werst
Troizkoje	13 „	Marjino	30 „

Amerikanische Correspondenz.

Friedensvertrag. Zwischen den mit einander concurrirenden grossen Durchgangsbahnen ist nach vielen Vorarbeiten im März cr. der auf 5 Jahre lautende Concurrenzvertrag abgeschlossen, wonach in einem bisher noch nicht dagewesenen Umfange die Theilung des Verkehrs zwischen dem Osten und Westen erfolgt, und zwar für den Personenverkehr in der Hauptsache Geldtheilung, für Güter- und Viehverkehr (excl. Kohlen, Erze, Petroleum) hauptsächlich Naturaltheilung unter Zugrundelegung der im Jahre 1880 stattgehabten factischen Betheiligung der Contrahenten am Verkehr. Die Verabredungen beziehen sich auch auf einen bedeutenden Theil des localen Verkehrs, wegen der Schwierigkeit, zwischen demselben und dem Durchgangsverkehr eine genügende Unterscheidungslinie zu finden. Für den Fall entstehender Differenzen ist schiedsrichterliche Entscheidung verabredet. Die festgestellten höheren Frachtsätze kommen aber den Verwaltungen grösstentheils erst vom 1. Juli cr. an zu Gute, da bis dahin noch Verträge mit Versendern wegen Gewährung billigerer Sätze laufen.

Es erübrigt nun noch die Lösung einer schwierigen Frage, diejenige nämlich, welche Differenzen in den Frachtsätzen vom Westen nach den verschiedenen östlichen Hafenplätzen (Newyork, Boston, Baltimore etc.) zugelassen werden sollen.

Die dieserhalb nach unserer früheren Mittheilung gewählte rathgebende Commission hat in den Hafenstädten unter Besichtigung der dortigen Bahn- und Hafenanlagen Sitzungen gehalten und die verschiedenen Interessenten angehört.

Es ist übrigens vereinbart, dass, wenn auch der Rath dieser Commission demnächst nicht angenommen werden sollte, doch die übrigen Verabredungen in Kraft bleiben.

Das Verdienst, dieses wichtige Friedenswerk zu Stande gebracht zu haben, gebührt in hohem Masse dem gemeinsamen Commissar der betheiligten Bahnen, dem äusserst thätigen und fähigen Mr. Albert Fink, unter dessen Leitung die umfangreichen Verhandlungen stattgefunden haben.

Panamabahn. Die wichtige, wenn auch nur 47,5 Miles lange Bahn zwischen Aspinwall und Panama macht glänzende Geschäfte, denn sie hat pro 1881 ihren Actionären, bei 2 371 370 D. Bruttoeinnahmen, 523 593 D. Betriebsausgaben (22,1 pCt.) an Dividende 30 pCt. gezahlt, gegen 16 pCt. im Vorjahre.

Main-Neckar-Bahn. Jubiläum.*)

Am 1. Mai d. J. waren 25 Jahre verflossen seit dem Amtsantritt des Grossh. Hessischen Geheimen Bauraths Herrn Lichthammer als Mitglied und Vorsitzenden der Direction der Main-Neckar-Bahn.

Die Beamten dieser Verwaltung glaubten den Gedenktag nicht vorübergehen lassen zu dürfen, ohne dem Jubilar durch ein besonderes Zeichen von bleibendem Werthe ihre Glückwünsche und freudigen Gefühle auszudrücken. Es wurde als hierzu am passendsten die Form einer Adresse gewählt, welche in reicher künstlerischen Ausstattung mit beigefügter Namensunterschrift von gegen 700 Beamten und Angestellten dem Gefeierten in der Frühe des Festtages durch eine Deputation von 4 Oberbeamten überreicht wurde.

In der Adresse wird gesagt, dass der unermüdlichen und aufopfernden Thätigkeit, welche der Jubilar der Main-Neckar-Bahn seit ihrem Entstehen widmete, dieselbe in besonderem Masse ihre Blüthe verdankt, sowie die angesehene Stellung, welche dieselbe trotz ihrer bescheidenen Grösse im Kreise ihrer Schwestern einnimmt.

Wenn gleich diese erfolgreiche Wirksamkeit in den empfangenen Auszeichnungen von Allerhöchster Stelle ihre wohlverdiente Würdigung gefunden habe, so dränge doch die seltene Feier des Jubeltags auch die Untergebenen dazu, es auszusprechen, dass sie in dem Jubilar ein leuchtendes Vorbild der Pflichttreue und Fürsorge für die Verwaltung und ihre Angehörigen erkennen.

Herr Lichthammer nahm die Adresse sichtlich bewegt entgegen, constatirte mit Wehmuth, dass unter den Unterzeichnern so manche Namen dahingegangener bewährter Mitarbeiter fehlen müssen und sprach nebst seinem innigen Danke wiederholt die Versicherung aus, dass Nichts ihm hätte mehr Freude bereiten können, als gerade dieses Zeichen der Verehrung.

Bei der in weiten Kreisen bekannten und gewürdigten Thätigkeit des Jubilars dürfte der am Schlusse der Adresse ausgedrückte Wunsch einer noch recht langen Erhaltung seiner Kraft und Erfahrung einen lebhaften Wiederhall auch über den Kreis seines dienstlichen Wirkens hinaus finden.

*) Bei Schluss der Nummer eingegangen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. n. M. tritt zu dem vom 1. Mai 1881 ab gültigen Güter-Tarif für den Lokal-Verkehr der 2. Nachtrag in Kraft, enthaltend anderweitige, theilweise ermässigte Tarifsätze für die Stationen der Strecke Nordenhamm-Hammelwarden im Verkehr mit Stationen der Strecke Bramsche-Osnabrück, Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften und des Tarifs für die Nebengebühren sowie eine Berichtigung.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ von den Stationen zu beziehen. Oldenburg, 1882, April 27. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. Schmidt. (836 B & W)

Die im diesseitigen **Local-Güter-Tarif** vom 1. September 1881 enthaltenen, mit dem 1. April cr. ausser Kraft getretenen Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs G. für Kalksteine werden für die Dauer dieses Jahres wieder in Wirksamkeit gesetzt. Köln, den 27. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (837)

Die unter dem 17. März dieses Jahres aus Anlass der Einführung neuer Güter-Tarife für den Verkehr zwischen Stationen verschiedener Eisenbahn-Directions-Bezirke erlassene Bekanntmachung wird hinsichtlich der Bestimmung, nach welcher die in dem neuen Güter-Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Elberfeld und Magdeburg für Station Leipzig enthaltenen Frachtsätze vom 1. Mai dieses Jahres ab auch für den Verkehr der Stationen Leipzig und Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Eisenbahn zur Anwendung kommen, hierdurch aufgehoben.

Es bleiben vielmehr die für die Stationen Leipzig und Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Eisenbahn bisher bestehenden Frachtsätze auch nach dem 1. Mai dieses Jahres in Kraft.

Es wird zugleich bekannt gemacht, dass zu dem am 1. Mai dieses Jahres in Kraft tretenden, neuen Güter-Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der Directions-Bezirke Elberfeld und Magdeburg ein Berichtigungs-Blatt herausgegeben ist, inhaltlich dessen für den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Guxhagen-Gerstungen und Welschenennest-Siegen einerseits und Station Leipzig des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg bis zu 18 km höhere Entfernungen zur Einstellung gelangen und verschiedene Druckfehler richtig gestellt werden; unter anderen ist auf Seite 74 des vorgenannten Tarifs der Stationsname „Gunstershausen" zu streichen, die übrigen auf derselben Seite enthaltenen Stationsnamen Guxhagen bis Hönebach sind um je eine Zeile vorzurücken, so dass die Station Guxhagen in die — jetzt irrigerweise — für Guntershausen vorgesehene Zahlenreihe, Station Haan in die Zahlenreihe für Station Guxhagen u. s. w., Station Hönebach also in die letzte Zahlenreihe der Seite 74 einrückt.

Soweit nach dem Inhalt gegenwärtiger Bekanntmachung eine Erhöhung der Frachtsätze eintritt, kommen diese höheren Frachtsätze erst mit dem 15. Juni dieses Jahres zur Anwendung. Elberfeld, den 26. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der betheiligten Verwaltungen. (838)

Am 1. k. M. treten verschiedene Aenderungen des Waaren-Verzeichnisses zum Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft vom 10. September 1881 in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, 28. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (839)

Zu dem Tarif vom 1. April 1881 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren **im Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehre** tritt vom 1. Mai 1882 ab ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend Ergänzungen bezw. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften, sowie eine Berichtigung des Haupttarifs.

Preis 0,10 ℳ Köln, den 26. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (840)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburgische Wilhelmsbahn. Die Nachträge IV und V zu dem Kilometerzeiger (Heft III des Gütertarifs) für den Localverkehr, enthaltend Entfernungen für die Stationen der am 1. k. M. zu eröffnenden Strecken Bensdorf-Dieuze und Karlingen-Hargarten, sowie Aenderungen der bisherigen Entfernungen, treten am 1. k. M. in Kraft.

Gleichzeitig wird der Anhang vom 1. November 1881 zu Heft II des Local-Gütertarifes vom 1. October 1877 aufgehoben. Strassburg, den 25. April 1882. (841)

Am 1. Mai d. J. treten im Staatsbahn-Nachbarverkehr für die Beförderung von Sprit und Spiritus ermässigte Ausnahmesätze zwischen Dresden-Friedrichstadt und einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn in Kraft, worüber bei den betreffenden Stationen, sowie bei dem Auskunftsbureau der Preussischen Staatsbahnen in Berlin und bei unserem Verkehrsbureau hier, Erkundigung eingezogen werden kann. Breslau, den 27. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (842)

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Mai erscheint der 4. Nachtrag zum Gustavsburger Uebernahmetarif No. 1 vom 1. Mai 1881. Der Nachtrag, welcher Abänderungen der Vorbemerkun-

gen enthält, kann zu 5 ₰ pro Stück von unserem Tarifbureau bezogen werden. Mainz, den 27. April 1882. In Vollmacht des Verwaltungsraths: Die Specialdirection. (843)

Am 1. Mai cr. tritt zum directen Gütertarif zwischen Stationen der unterzeichneten Verwaltungen der **Nachtrag IX** in Kraft.

Derselbe enthält neue resp. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Bahnstrecke Gnesen-Zerkow, sowie eine die Einführung des Stückgutverkehrs nach und von Orzechowo-Warthehafen transito betreffende Tarifbestimmung und ist auf den Verbandstationen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Breslau, den 26. April 1882. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft. (844 H & V)

Der durch unsere Bekanntmachung vom 18. v. Mts. publicirte neue **Ausnahmetarif** für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Verkehr von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover gelangt nicht, wie in derselben angegeben, am 1. Mai d. J., sondern erst an einem späteren, noch näher bekannt zu gebenden Termine zur Einführung. Köln, den 28. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.), zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (845)

Nach unserer Bekanntmachung vom 18. v. Mts. sind die in den Nachträgen II zu den Heften 2, 3, 4 und 6 des Tarifs für den Rheinischen Nachbar-Güterverkehr enthaltenen Instradirungsänderungen mit der Einschränkung in Kraft getreten, dass die bisherigen Instradirungsrouten im Falle bezüglicher Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe bis auf Weiteres noch benutzt werden.

Diese Einschränkung kommt mit dem 15. Juni d. J. in Wegfall, so dass von diesem Tage ab die bezüglichen Tarifsätze ausschliesslich über die in den vorgedachten Tarifnachträgen vorgeschriebenen Routen Gültigkeit haben, und die Vorschrift einer anderen Route seitens der Versender im Frachtbriefe die Beförderung von Bahn zu Bahn unter Anwendung der betreffenden Localtarife zur Folge hat. Köln, den 27. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (846)

Vom 15. Juni d. J. ab werden der Frachtberechnung im Verkehr zwischen Dobrilugk-Kirchhain und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn anderweite, zum Theil um 1 km erhöhte Entfernungen zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung. Breslau, den 29. April 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (847)

Saarkohlenverkehr nach Elsass-Lothringen und Luxemburg. Am 1. Mai cr. erscheint zum Ausnahmetarif No. 9 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von der Saar nach der Reichsbahn vom 1. October 1881 der Nachtrag I, welcher directe Frachtsätze für die Stationen Kreuzwald und Kruchten, anderweite Frachtsätze für Karlingen, Aenderungen des Haupttarifs, sowie eine Bestimmung über die Erhebung von Reexpeditionsgebühren enthält. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, den 29. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (848)

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Am 15. Mai 1882 tritt Theil II, Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen auf der Böhmischen Nordbahn enthaltend, in Kraft.

Gleichzeitig werden die reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarife für Eilgüter und gewöhnliche Güter, gültig vom 1. October 1876, sammt allen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Exemplare desselben liegen in den Stationen und im commerziellen Bureau der Direction in Prag zur Einsicht auf, und können auch daselbst zum Preise von 40 kr. pro Stück bezogen werden. Prag, am 28. April 1882. Die Direction. (849)

Schlesisch - Sächsischer Verband. Am 15. Mai cr. tritt zum Gütertarif für den vorgenannten Verband der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Tariftabellen für Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg der voraussichtlich am 1. Juni d. Js. zur Eröffnung gelangenden Strecke Hirschberg-Schmiedeberg des diesseitigen Directionsbezirks, neue Tarifsätze für Altwasser und Waldenburg des diesseitigen Directionsbezirks, Koschmin der Oels-Gnesener Eisenbahn im Verkehr mit Leipzig und Borsdorf der Sächsischen Staatsbahn, Saarau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn im Verkehr mit Rietschen und Weisswasser der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, Ausnahmesätze für Getreide etc. und Blei und Zink etc. von Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Ufer Eisenbahn und Druckfehlerberichtigungen. Druckexemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben. Auskunft über die neuen Tarifsätze ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau, Leipziger Platz 17. Berlin, den 26. April 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (850)

Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Mit dem 1. Juni 1882 tritt zum Tarifheft II für den vorbezeichneten Verkehr ein Nachtrag IV in Kraft, welcher neue ermässigte Frachtsätze zwischen Dzieditz und Bielitz-Biala einerseits und Stettin bezw. Swinemünde andererseits enthält.

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen zum Preise von 5 ₰ zu beziehen. Breslau, den 27. April 1882. Im Auftrage der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (851)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güterverkehr. Mit dem 1. Juni 1882 tritt zum Theil II, Heft 2 für den vorbezeichneten Verkehr ein Nachtrag V in Kraft, welcher anderweite, zum Theil ermässigte Sätze zwischen Dzieditz und Bielitz-Biala einerseits und Stettin bezw. Swinemünde andererseits, ferner Aufnahme neuer Stationen der Erzherzog Albrecht- und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn in den Ausnahmetarif für gesalzene Heringe von Hamburg, Stettin etc., sowie Druckfehlerberichtigungen etc. enthält.

Druckexemplare des fraglichen Nachtrages sind von den Verbandstationen zum Preise von 10 ₰ zu beziehen. Breslau, den 27. April 1882. Im Auftrage der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (852)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güterverkehr. Theil II, Heft 1, 2, 3 und 4. Im vorbezeichneten Verkehr ermässigen sich vom 1. Juni 1882 ab die der Frachtberechnung für den Transport von Locomobilen, Hebekrähnen und anderen, grösseren, eisernen Maschinen zu Grunde zu legenden Entfernungen ab Roman nach Stationen der Königlich Rumänischen Eisenbahnen wie folgt:

Roman-Buzeu	von	339	km auf	218	km
„ -Ploesci	„	407	„ „	287	„
„ -Bukarest	„	467	„ „	346	„
„ -Pitesci	„	556	„ „	436	„
„ -Slatina	„	637	„ „	517	„
„ -Craiova	„	698	„ „	577	„
„ -Turn-Severin	„	811	„ „	691	„

Breslau, den 28. April 1882. Im Namen der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (853)

Preussisch-Sächsischer Verkehr. Im Anschluss an unsere unterm 18. März cr. erlassene Bekanntmachung bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass mit dem 1. Mai cr. im Preussisch-Sächsischen Verbande zwischen Cöthen, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn, und den Stationen des diesseitigen Directions-Bezirks anderweite, theils erhöhte Frachtsätze zur Einführung gelangen. Dieselben sind bei den Verbandstationen der genannten beiden Verwaltungen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 27. April 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (854 J)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 21. April d. Js. neuen Styls bis inclusive 12. October d. Js. neuen Styls gilt der nachstehende ermässigte Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede und Werg in Wagenladungen im Verkehr mit den Stationen der Grossen Russischen Bahn: Antonopol, Dünaburg, Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieshiza einerseits und den nichtrussischen Flachsstationen des Deutsch-Russischen Verbandes, mit Ausnahme der Schlesischen Stationen des Flachs-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1882 neuen Styls andererseits. Es kommen zur Berechnung:

a) für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt östlich, bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen resp. bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen, die in dem vom 28. October 1881 neuen Styls giltigen 12. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Verband-Gütertarif auf Seite 5 resp. 6 für Flachs, Flachsheede und Werg für die oben genannten Russischen Stationen enthaltenen Frachtsätze der 20 000 kg-Frachtclasse. Bei Verladung von mehr als 6 000 kg pro Wagen wird für das 6 000 kg übersteigende Gewicht die Hälfte der vorbezeichneten Frachtsätze berechnet und erhoben;

b) für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt westlich gelten die in dem vorerwähnten 12. Tarifnachtrag auf Seite 11 resp. 12 für die oben bezeichneten nichtrussischen Stationen enthaltenen Frachtsätze unter den daselbst (Seite 10/11) für letztere auf den Strecken ab Schnittpunkt A. westlich giltigen Transport- und Frachtberechnungsbedingungen.

Bromberg, den 28. April 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (855 J)

Am 10. Juni cr. kommen in Stelle der durch den Nachtrag I des **Preussisch-Oberschlesischen Verbandes** zur Einführung gelangten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Grätz der Märkisch-Posener Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg andererseits die Tarifsätze der Station Opaleniza der Märkisch-Posener Eisenbahn unter Zuschlag von: 0,40 ℳ pro 100 kg, für Eilgut 0,20 ℳ pro 100 kg, für Stückgut 0,10 ℳ pro 100 kg in sämmtlichen Wagenladungsclassen, einschliesslich der Special- und Ausnahmetarife, durch welche die bisher für Grätz bestehenden Sätze erhöht werden, zur Erhebung. Bromberg, den 25. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (856 J)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat März 1882.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Jahr	Betriebslänge Ende des Monats März	Im Monat März: wurden befördert: Personen	Güter	betrug die Einnahme: aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt	aus dem Güterverkehr überhaupt	aus sämmtlichen Einnahmequellen: überhaupt; gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	auf 1 km; gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	In der Zeit vom 1. Januar bis Ende März betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen: überhaupt; gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres	auf 1 km; gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres
			km	Anzahl	Tonnen	M.	M.	M. (M.)	M. (M.)	M. (M.)	M. (M.)
	A. Hauptbahnen.*)										
	I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.										
1	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 220,92	721 600	501 000	649 000	2 049 000	2 868 000	2 349	8 070 000	6 610
	gegen	1881	+ 86,99	+ 47 596	+ 11 467	+ 34 711	+ 8 971	— 9 252 (+ 10 300)	— 188 (— 171)	+ 170 162 (+ 226 800)	— 357 (— 307)
2	**Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk**										
	a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 618,55	1 542 532	575 912	1 093 579	3 151 172	4 891 263	3 022	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1882	2 620,21	572 132	319 917	1 114 836	2 468 463	4 586 314	1 750	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1882	1 887,97	714 285	814 814	1 000 000	3 300 000	4 911 649	2 602	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1882	1 144,37	748 434	762 531	592 980	1 865 460	2 614 920	2 285	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1882	1 467,70	795 468	612 734	1 068 028	2 820 888	4 224 659	2 878	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinisch)	1882	1 238,44	729 000	888 000	830 000	2 635 600	4 855 900	3 921	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinisch)	1882	1 728,03	760 594	1 695 260	703 014	4 488 620	5 725 746	3 313	—	—
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa 2	1882	11 705,27	—	—	—	—	31 810 451	2 718	87 364 069	7 466
	gegen	1881	+ 118,78	—	—	—	—	+1 616 217 (+3060016)	+ 112 (+ 236)	+4677171 (+7829546)	+ 325 (+ 597)
3	Sächsische Staatseisenb.	1882	1 990,80	1 427 204	865 453	1 190 514	3 837 644	5 285 317	2 655	15 568 991	7 820
	gegen	1881	+ 6,52	+ 91 889	+ 73 066	+ 78 267	+ 240 517	+ 304 219 (+ 388 463)	+ 145 (+ 187)	+ 559 897 (+ 641 742)	+ 256 (+ 297)
4	Württemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	759 012	264 522	643 571	1 410 530	2 243 501	1 463	5 886 515	3 839
	gegen	1881	+ 5,13	+ 17 024	+ 17 488	+ 27 331	+ 82 844	+ 127 915 (+ 239 514)	+ 78 (+ 152)	+ 267 943 (+ 496 120)	+ 162 (+ 311)
5	Badische Staatseisenb.	1882	1 317,26	525 123	383 162	675 099	1 528 175	2 377 074	1 801	6 358 404	4 818
	gegen	1881	—	— 8 171	+ 11 336	+ 21 345	+ 55 832	+ 66 692 (+ 318 466)	+ 47 (+ 238)	+ 271 723 (+1193877)	+ 197 (+ 897)
6	Main-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	175 000	48 000	132 000	185 000	347 000	3 672	945 000	10 000
	gegen	1881	—	+ 1 306	+ 1 005	+ 1 405	+ 4 101	+ 6 278 (+ 2 150)	+ 66 (+ 23)	+ 13 966 (— 61 344)	+ 148 (— 649)
7	Oberhessische Eisenb.	1882	175,73	39 021	13 821	31 874	36 656	75 220	428	210 286	1 197
	gegen	1881	—	+ 3 693	— 3 186	+ 3 259	— 10 871	— 7 573 (— 5 437)	— 43 (— 31)	— 16 364 (— 10 149)	— 93 (— 57)
8	Oldenburgische Staatseisenbahnen	1882	290,25	101 551	44 857	84 353	140 102	235 324	811	646 565	2 228
	gegen	1881	—	+ 4 486	— 5 780	+ 727	— 20 178	— 18 737 (— 1 458)	— 64 (— 5)	— 135 (+ 33 626)	— (+ 116)
9	Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	27 947	12 052	21 017	25 060	46 932	896	129 531	2 473
	gegen	1881	—	+ 2 402	— 4 394	+ 767	— 1 757	— 944 (— 626)	— 18 (— 12)	+ 3 390 (+ 3 601)	+ 64 (+ 68)
	Summa A. I.	1882	18 380,27	—	—	—	—	45 288 819	2 464	125 179 361	6 812
	gegen	1881	+ 217,42	—	—	—	—	+ 2084815 (+4011388)	+ 85 (+ 191)	+5947753 (+10353819)	+ 245 (+ 487)
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
10	Bergisch-Märkische E.										
	a) Hauptbahn und Hessische Nordb.	1882	1 292,32	1 141 488	1 605 000	835 578	3 877 084	5 639 302	4 364	15 018 671	11 622
	gegen	1881	+ 20,10	+ 62 794	+ 129 205	+ 47 524	+ 153 088	+ 53 492 (+ 837 333)	— 27 (+ 590)	+ 661 719 (+1366171)	+ 329 (+ 883)
	b) Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1882	143,24	59 486	260 000	45 355	524 599	671 504	4 688	1 843 090	12 867
	gegen	1881	—	+ 763	+ 17 998	+ 1 183	+ 38 667	+ 31 495 (+ 136 725)	+ 220 (+ 955)	+ 166 903 (+ 315 519)	+1165 (+2203)
11	Berlin-Dresdener Eisenb.	1882	182,28	38 581	29 896	50 015	125 375	185 276	1 016	584 302	3 206
	gegen	1881	—	— 555	— 15 170	— 1 749	— 56 412	— 64 480 (— 57 124)	— 354 (— 314)	— 104 952 (— 74 402)	— 575 (— 408)
12	Halle-Sorau-Gubener E.	1882	298,13	77 934	79 162	78 444	355 380	465 674	1 562	1 280 520	4 295
	gegen	1881	—	— 2 312	— 2 615	— 3 969	— 25 225	— 29 943 (— 50 266)	— 100 (— 169)	— 8 711 (— 135 846)	— 29 (— 456)
13	Münster-Enscheder B.	1882	56,46	19 733	5 178	10 786	10 588	29 536	519	75 634	1 326
	gegen	1881	—	+ 2 133	— 407	+ 1 159	+ 462	+ 3 054 (— 193)	+ 54 (— 3)	+ 9 740 (— 23 395)	+ 172 (— 414)
14	Oberschlesische Eisenb.										
	a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	826,03	316 611	670 696	327 586	2 494 243	3 243 648	3 927	9 711 067	11 767
	gegen	1881	+ 1,57	+ 24 659	— 36 911	+ 32 485	— 7 465	— 38 535 (+ 258 424)	— 54 (+ 306)	+ 180 681 (+ 677 238)	+ 207 (+ 810)
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,08	62 140	127 932	92 552	467 273	634 956	3 008	1 881 272	8 913
	gegen	1881	—	+ 3 415	+ 3 327	+ 6 072	— 17 297	— 24 708 (+ 55 508)	— 117 (+ 263)	+ 38 812 (+ 131 846)	+ 184 (+ 625)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische	1882	375,78	131 364	136 453	115 289	393 106	615 223	1 637	1 818 786	4 840
	Zweigbahn gegen	1881	—	+ 4 728	— 26 931	+ 8 702	— 2 603	— 10 089 (+ 67 828)	— 27 (+ 180)	+ 69 777 (+198 359)	+ 186 (+ 52
	d) Stargard-Posener E.	1882	172,31	32 999	46 741	48 551	163 751	256 436	1 488	720 423	4 181
	gegen	1881	—	+ 572	+ 6 080	+ 5 354	— 2 490	— 1 671 (+ 16 000)	— 10 (+ 93)	+ 2 953 (+ 19 628)	+ 17 (+ 11
5	Rhein-Nahe Eisenbahn	1882	121,59	87 400	52 300	60 700	175 000	296 700	2 440	765 767	6 298
	gegen	1881	+ 0,99	— 1 723	+ 885	— 1 252	+ 2 897	+ 30 735 (— 17 390)	+ 235 (— 164)	+ 100 718 (+ 40 173)	+ 783 (+ 28
6	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	21 546	18 704	12 521	34 319	51 685	1 958	146 737	5 558
	gegen	1881	—	+ 1 908	+ 164	+ 1 320	— 881	+ 146 (+ 3 586)	+ 6 (+ 136)	+ 3 370 (+ 1 253)	+ 127 (+ 4
	Summa A. II.	1882	3 705,62	—	—	—	—	12 089 940	3 263	33 846 269	9 136
	gegen	1881	+ 22,66	—	—	—	—	— 50 504 (+1250431)	— 33 (+ 320)	— 1121010 (+2516544)	+ 248 (+ 62
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
7	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	171 832	75 435	176 347	359 523	581 277	2 016	1 598 805	5 544
	gegen	1881	—	+ 3 780	— 11 018	+ 11 554	— 7 433	+ 4 037 (+ 35 178)	+ 14 (+ 122)	+ 130 664 (+ 234 254)	+ 453 (+ 81
8	Berlin-Anhaltische E.	1882	428,73	197 440	168 600	331 300	722 390	1 133 690	2 644	3 194 000	7 450
	gegen	1881	—	+ 8 101	— 5 164	+ 13 065	+ 33 138	+ 36 203 (+ 54 120)	+ 84 (+ 126)	+ 84 258 (+134 360)	+ 197 (+ 31
9	Berlin-Görlitzer Eisenb.	1882	329,22	104 415	93 305	97 807	321 961	456 559	1 377	1 344 835	4 054
	gegen	1881	—	+ 12 913	— 11 541	+ 8 476	— 55 965	— 34 504 (— 14 088)	— 104 (— 42)	— 122 750 (— 46 042)	— 373 (+ 14
0	Berlin-Hamburger E.	1882	440,11	147 160	98 148	299 442	993 427	1 409 676	3 203	4 203 771	9 552
	gegen	1881	—	+ 3 554	— 14 679	— 6 078	—125 079	—124 350 (— 97 388)	— 283 (— 221)	— 207 642 (— 80 078)	— 471 (+ 18
1	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,25	168 750	190 091	196 929	706 753	1 010 609	1 681	3 020 673	5 024
	gegen	1881	—	+ 7 405	+ 6 290	+ 9 316	+ 13 062	+ 25 362 (+ 29 463)	+ 43 (+ 49)	+ 94 749 (+ 76 157)	+ 158 (+ 12
2	Cottb.-Grossenhainer E	1882	154,74	34 194	43 761	28 598	141 510	182 108	1 117	486 995	3 147
	gegen	1881	—	+ 513	+ 28	+ 625	+ 570	+ 249 (— 1 897)	+ 2 (— 12)	+ 31 017 (+ 31 599)	+ 200 (+ 20
3	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1882	99,26	27 640	53 533	15 673	65 535	90 413	908	288 132	2 896
	gegen	1881	—	— 624	+ 3 153	+ 680	— 12 166	— 17 291 (— 384)	— 174 (— 4)	+ 6 422 (+ 41 798)	+ 66 (+ 42
4	Holsteinische Marschb.	1882	96,50	32 153	11 298	27 669	29 269	61 124	633	192 005	1 990
	gegen	1881	—	+ 767	— 2 953	+ 745	— 901	+ 1 622 (— 368)	+ 16 (— 4)	+ 21 046 (+ 28 756)	+ 218 (+ 29
5	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	110,69	53 016	58 728	65 006	226 391	312 259	2 821	797 746	7 207
	gegen	1881	—	+ 5 936	+ 12 789	+ 6 355	+ 49 076	+ 55 233 (+ 76 287)	+ 499 (+ 689)	+ 147 602 (+194 603)	+1 333 (+1 75
26	Märkisch-Posener E.	1882	282,03	53 676	62 349	108 133	204 863	318 844	1 131	834 858	2 960
	gegen	1881	+ 10,00	+ 3 117	+ 1 583	+ 10 198	+ 8 446	+ 19 475 (+ 35 880)	+ 31 (+ 91)	+ 70 360 (+ 83 280)	+ 150 (+ 19
27	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	15 068	38 766	19 889	179 960	217 429	1 520	742 106	5 188
	gegen	1881	—	+ 21	+ 16 677	— 1 033	+ 89 131	+ 90 471 (+ 88 587)	+ 632 (+ 619)	+ 413 490 (+408 794)	+2 890 (+2 85
28	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	31 411	22 780	25 529	62 037	99 710	761	302 413	2 308
	gegen	1881	—	— 2 227	+ 2 530	— 1 436	— 5 247	— 9 390 (— 13 050)	— 71 (— 99)	— 7 176 (+ 22 082)	— 54 (— 16
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	20 133	12 048	20 900	36 390	59 290	392	168 870	1 117
	gegen	1881	—	+ 14	— 1 998	+ 2 810	— 3 877	— 1 067 (+ 2 230)	— 7 (+ 14)	+ 8 174 (+ 18 410)	+ 54 (+ 12
30	Oels-Gnesener Eisenbahn	1882	159,71	22 052	21 222	26 665	63 927	105 248	659	284 555	1 782
	gegen	1881	—	+ 15	+ 3 552	+ 3 686	+ 2 385	+ 6 071 (+ 6 469)	+ 38 (+ 41)	— 1 544 (+ 720)	— 9 (+
31	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	41 901	49 356	64 867	222 580	300 447	1 237	1 105 851	4 554
	gegen	1881	—	+ 44	+ 16 064	+ 8 546	+ 42 829	+ 48 773 (+ 60 477)	+ 201 (+ 249)	+ 428 887 (+439 563)	+1 766 (+1 81
32	Posen-Kreuzburger E.	1882	203,70	21 590	33 340	31 520	121 906	169 081	830	474 969	2 332
	gegen	1881	—	— 397	+ 1 161	+ 708	— 1 673	+ 1 239 (— 78)	+ 6 (—)	+ 34 047 (+ 37 661)	+ 167 (+ 18
33	Rechte-Oder-Ufer Eisenb.	1882	317,99	75 267	159 973	88 520	643 890	789 410	2 482	2 359 220	7 419
	gegen	1881	—	+ 5 362	— 4 255	+ 5 858	— 26 449	— 18 591 (— 22 010)	— 59 (— 70)	— 105 798 (—107 480)	— 333 (— 33
34	Schleswigsche Eisenb.	1882	233,43	47 626	19 679	68 271	141 371	231 828	993	638 103	2 734
	gegen	1881	—	+ 1 493	— 1 336	— 7 025	— 23 556	— 31 196 (— 17 943)	— 134 (— 77)	— 27 904 (+ 13 812)	— 119 (+ 6
35	Thüringische Eisenbahn: a) Stammbahn	1882	359,77	279 593	192 918	314 821	859 287	1 284 118	3 569	3 389 062	9 420
	gegen	1881	—	+ 25 472	+ 27 466	+ 16 461	+ 94 780	+115 770 (+240 586)	+ 322 (+ 668)	+ 262 669 (+525 918)	+ 733 (+1 46
	b) Gotha-Leinefelde	1882	67,13	28 919	18 166	19 117	49 223	78 742	1 173	219 634	3 272
	gegen	1881	—	+ 2 603	+ 2 739	+ 2 245	+ 3 141	+ 5 270 (+ 16 944)	+ 79 (+ 252)	+ 11 442 (+ 45 436)	+ 171 (+ 67
	c) Gera-Eichicht	1882	77,01	29 226	32 950	20 689	69 958	102 093	1 326	257 548	3 344
	gegen	1881	—	+ 644	+ 3 931	+ 654	+ 3 592	+ 4 326 (+ 21 722)	+ 56 (+ 282)	+ 10 841 (+ 54 536)	+ 140 (+ 70
36	Tilsit-Insterburger E.	1882	53,82	10 687	6 240	14 208	22 187	43 265	804	120 683	2 242
	gegen	1881	—	+ 1 658	— 543	+ 1 136	— 987	+ 353 (+ 619)	+ 7 (+ 12)	+ 3 726 (+ 3 311)	+ 69 (+ 6
37	Unterelbesche Eisenb.	1882	105,40	30 720	3 404	28 133	15 265	44 768	425	126 166	1 197
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Braunschweigische E.	1882	344,34	—	—	151 969	527 129	702 038	2 039	2 075 966	6 029
	gegen	1881	—	—	—	+ 595	— 14 950	+ 3 889 (— 49 465)	+ 12 (— 143)	+ 8 091 (— 87 626)	+ 24 (— 25
39	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	14 585	2 870	11 221	8 637	20 917	634	61 011	1 849
	gegen	1881	—	+ 1 108	— 1 682	+ 1 363	— 1 568	— 1 294 (+ 1 063)	— 39 (+ 32)	— 667 (+ 5 691)	— 20 (+ 17
40	Gotha-Ohrdrufer Eisenb.	1882	17,35	7 758	2 226	4 862	4 363	9 539	550	23 558	1 358
	gegen	1881	—	+ 293	+ 378	+ 275	+ 752	+ 1 010 (+ 1 797)	+ 58 (+ 104)	+ 2 528 (+ 4 143)	+ 146 (+ 23
41	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	483,68	390 584	245 660	317 748	663 521	1 032 661	2 135	2 665 094	5 573
	gegen	1881	+ 12,10	+ 53 284	+ 37 359	+ 23 905	+ 43 521	+ 67 931 (+ 85 733)	+ 89 (+ 127)	+ 176 173 (+213 795)	+ 295 (+ 37
	b) garantirte Linien	1882	179,15	100 648	73 021	49 549	80 137	132 348	739	342 854	1 914
	gegen	1881	—	+ 3 048	+ 6 411	+ 2 314	+ 7 634	+ 9 581 (+ 8 739)	+ 54 (+ 49)	+ 22 933 (+ 15 810)	+ 128 (+ 8
42	Mecklenburg. Friedrich-Franz E.	1882	349,17	81 395	37 327	144 994	238 210	405 892	1 162	1 083 744	3 104
	gegen	1881	—	+ 5 493	— 9 071	+ 5 083	+ 44 118	— 41 676 (— 43 645)	— 120 (— 125)	— 60 119 (— 34 654)	— 172 (— 9
43	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	30 128	14 319	21 853	37 706	69 005	923	183 266	2 450
	gegen	1881	—	— 1 776	+ 742	+ 503	+ 3 643	+ 3 541 (+ 14 387)	+ 48 (+ 193)	+ 11 956 (+ 43 062)	+ 160 (+ 57
44	Sächsisch-Thüring. Ost-Westbahn	1882	33,80	5 948	15 886	3 107	16 925	22 827	675	64 343	1 904
	gegen	1881	—	— 1 084	+ 968	— 500	+ 803	— 2 055 (— 393)	— 61 (— 12)	— 571 (+ 1 269)	— 17 (+ 3
45	Weimar-Geraer E.	1882	68,65	21 818	11 775	22 444	24 731	48 162	702	135 461	1 973
	gegen	1881	—	+ 1 351	+ 153	+ 1 320	+ 2 140	+ 1 806 (+ 4 587)	+ 27 (+ 67)	+ 9 431 (+ 19 012)	+ 137 (+ 27

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
46	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1882	7,00	2 245	2 470	814	4 020	5 229	747	13 182	1 883
	gegen	1881	—	+ 122	+ 36	+ 34	+ 1 042	+ 1 081 (+ 1 187)	+ 154 (+ 170)	+ 2 438 (+ 2 717)	+ 348 (+ 388)
47	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	40 613	41 267	56 131	172 779	251 510	1 462	703 318	4 089
	gegen	1881	—	+ 1 245	+ 2 052	+ 207	+ 10 890	+ 11 197 (+ 24 227)	+ 65 (+ 141)	+ 60 077 (+ 92 667)	+ 349 (+ 539)
	Summa A. III.	1882	6 839,85	—	—	—	—	11 782 116	1 723	33 502 797	4 902
	gegen	1881	+ 127,50	—	—	—	—	+ 277 844 (+ 594 341)	+ 9 (+ 56)	+1646016 (+2 519 338)	+ 156 (+ 286)
	Summa A.	1882	28 925,74	—	—	—	—	69 160 875	2 391	192 528 427	6 658
	gegen	1881	+ 367,58	—	—	—	—	+2312155 (+5856160)	+ 50 (+ 174)	+8 714 779(+15389701)	+ 220 (+ 453)
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
	I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
48	Altenburg-Zeitzer E. .	1882	25,15	15 878	33 776	6 399	50 686	60 908	2 422	186 785	7 427
	gegen	1881	—	+ 535	+ 2 420	+ 106	+ 2 684	+ 296 (+ 6 735)	+ 12 (+ 268)	+ 8 584 (+ 26 413)	+ 341 (+1050)
49	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	1882	27,79	12 816	20 255	5 059	26 024	53 446	1 923	126 283	4 544
	gegen	1881	—	+ 282	+ 1 859	+ 105	+ 3 788	+ 18 480 (+ 25 616)	+ 665 (+ 922)	+ 33 091 (+ 49 463)	+1191 (+1780)
	Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	114 354	2 160	313 068	5 914
	gegen	1881	—	—	—	—	—	+ 18 776 (+ 32 351)	+ 355 (+ 611)	+ 41 675 (+ 75 876)	+ 788 (+1434)
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
50	Aachen-Jülicher E. . .	1882	28,97	14 423	56 685	3 663	43 047	54 836	1 893	155 975	5 384
	gegen	1881	—	+ 1 018	+ 3 216	+ 381	+ 659	+ 2 381 (+ 6 302)	+ 82 (+ 218)	+ 9 941 (+ 15 809)	+ 343 (+ 546)
51	Breslau-Warschauer E. .	1882	55,34	11 777	10 557	9 765	25 243	38 572	697	101 647	1 837
	gegen	1881	—	+ 152	+ 3 120	— 20	+ 6 327	+ 5 640 (+ 6 843)	+ 102 (+ 124)	+ 11 375 (+ 13 709)	+ 206 (+ 248)
52	Crefelder Eisenbahn . .	1882	52,09	37 213	10 934	11 049	11 952	26 778	514	81 906	1 572
	gegen	1881	+ 10,40	+ 2 808	+ 7 231	+ 818	+ 7 553	+ 10 957 (+ 10 957)	+ 135 (+ 135)	+ 29 482 (+ 29 482)	+ 315 (+ 315)
53	Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenb.	1882	78,80	15 275	3 339	13 903	11 312	25 803	327	73 405	932
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Kreis-Oldenburger E. .	1882	24,00	3 943	856	2 676	2 089	4 958	207	15 383	641
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Ruhland-Lauchhammer Eisenbahn	1882	6,61	1 810	1 749	259	1 498	1 757	266	4 920	744
	gegen	1881	—	— 191	— 221	— 129	— 188	— 317 (— 641)	— 48 (— 97)	— 410 (— 1 359)	— 62 (— 206)
56	Westholsteinische E. .	1882	89,50	14 737	5 781	11 765	16 744	29 862	334	82 287	919
	gegen	1881	—	— 368	+ 350	+ 974	+ 3 541	+ 5 811 (+ 6 091)	+ 65 (+ 68)	+ 19 466 (+ 21 129)	+ 217 (+ 236)
57	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	1882	24,50	6 098	7 120	3 850	9 990	15 140	618	44 550	1 818
	gegen	1881	—	+ 959	— 1 856	+ 676	— 2 401	— 2 898 (— 40)	— 118 (— 2)	— 7 242 (— 2 790)	— 296 (— 114)
	Summa B. II.	1882	359,81	—	—	—	—	197 706	549	560 073	1 557
	gegen	1881	+ 113,20	—	—	—	—	+ 52 335 (+ 60 273)	— 40 (— 8)	+ 151 400 (+ 164 768)	— 100 (— 46)
	Summa B.	1882	412,75	—	—	—	—	312 060	756	873 141	2 115
	gegen	1881	+ 113,20	—	—	—	—	+ 71 111 (+ 92 624)	— 48 (+ 23)	+ 193 075 (+ 240 644)	— 155 (+ 3)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Im Staatsbahntarif zwischen den Directionsbezirken Bromberg und Berlin gelangen mit dem 1. Mai d. J. zur Einführung:

a) Ermässigte Sätze für Getreide im Verkehr zwischen Leipzig einer- und mehreren Stationen des diesseitigen Eisenbahn-Directionsbezirks andererseits,

b) Ausnahmesätze für Flachs zwischen Güldenboden und mehreren Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 28. April 1882. Königliche Eisenbahndirection im Namen der betheiligten Verwaltungen. (857 J)

In dem vom 1. Mai cr. ab giltigen Nachtrage 4 zum Tarifheft No. 3 des Deutsch-Polnischen Verbandtarifs ermässigt sich im Ausnahmetarif für Eisen auf Seite 6 bei Braunschweig: Die Entfernung von 867 in 641 km; der Ausnahmetarif a von 3,46 in 2,83 ℳ, der Ausnahmetarif b von 2,74 in 2,24 ℳ, der Ausnahmetarif c von 2,16 in 1,73 ℳ pro 100 kg. Die Ermässigung tritt vom 1. Mai cr. ab in Kraft. Bromberg, den 28. April 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (858 J)

Mit dem 1. Mai d. J. tritt zum Süd-Ostpreussischen Verband-Gütertarif vom 1. April 1881 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend:

a) andere theilweise ermässigte Frachtsätze zwischen Pillau einerseits und den Verbandstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg andererseits,

b) anderweite theilweise ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Holz des Specialtarifs II.

Der seit dem 12. d. Mts. in Kraft befindliche „Provisorische Nachtrag" zu dem obengenannten Verbandtarif wird hierdurch aufgehoben.

Exemplare dieses Nachtrages II sind zum Preise von 0,10 ℳ durch Vermittelung der Billetexpeditionen des diesseitigen Bezirkes und der Verbandstationen der Ostpreussischen Südbahn zu beziehen. Bromberg, den 23. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (859 J)

Norddeutscher Verband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 1. Mai cr. in Kraft tretende Nachtrag 17 herausgegeben, welcher anderweite Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Delitzsch, Falkenberg, Halle und Leipzig der Berlin-Anhaltischen Bahn, Aachen, Höngen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Bahn, sowie Coesfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn enthält. Soweit durch die neuen Taxen Tariferhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze Gültigkeit bis zum 15. Juni d. J. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 22. April 1882. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands-Verwaltungen.

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. Mai 1882 kommen durch Nachtrag VII zu Heft No. 7 des Verbands-Gütertarifs für den Verkehr zwischen der Station Görlitz (B. G.) einerseits und den Magdeburg-Halberstädter Stationen der Strecke Berlin-Langwedel, Stendal-Wittenberge und Stendal-Gardelegen, den Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen Brandenburg, Gentbin, Gerwisch, Gommern, Gr. Kreutz, Güsen, Lichterfelde, Potsdam, Steglitz, Werder, Wusterwitz und Zehlendorf, sowie den Berlin-Anhalter Stationen Cöthen und Lichterfelde andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den Stationen Zittau (B. G.) und Reichenberg (S. N. V. B.) einerseits und den Magdeburg-Halberstädter Stationen Gr. Wudicke, Hämerten und Nennhausen, den Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen Gerwisch, Gr. Kreutz, Güsen, Lichterfelde, Steglitz, Werder und Zehlendorf, sowie den Berlin-Anhalter Stationen Cöthen und Lichterfelde andererseits, endlich für den Verkehr zwischen Reichenberg (S. St. B.) einerseits und den Magdeburg-Halberstädter Stationen Gr. Wudicke, Nennhausen und Rathenow, sowie sämmtlichen Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen andererseits, anderweite theils erhöhete, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Soweit die bisherigen Sätze niedriger sind, behalten dieselben noch bis zum 15. Juni 1882 Gültigkeit. Magdeburg, 30. April 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction.

2. Betriebs-Störung.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn. In Folge der seit 25. d. M. andauernden Arbeitseinstellung der Kohlenbergbau-Arbeiter des Duxer Beckens ist der regelmässige Eisenbahnbetrieb behindert. Teplitz, am 28. April 1882. Die Direction.

3. Stations-Benennung.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Auf Grund hochortiger Genehmigung wird unsere Station „S i b ó t h" vom 15. Mai l. J. anstatt der bisherigen Benennung den Namen „A l k e n y é r" führen. Budapest, im April 1882. Die General-direction. (172)

Mit höherer Genehmigung ist der auf der Linie Görlitz-Dresden zwischen Bischofswerda und Arnsdorf gelegenen Station Harthau die Bezeichnung G r o s s - H a r t h a u gegeben worden. Dresden, am 24. April 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Die neunte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn findet am 23. M a i 1882 u m 10 U h r V o r m i t t a g s in den Localitäten der Gesellschaft in Wien (IV., Favoritenstrasse No. 6, 1. Stock) statt.

T a g e s o r d n u n g:

1. Vorlage des Geschäftsberichtes pro 1881.
2. Bericht des Revisionsausschusses und Beschlussfassung hierüber.
3. Wahl des Revisionsausschusses für das Jahr 1882.
4. Ergänzungswahlen für den Verwaltungsrath in Gemässheit der §§ 15, 17 und 18 der Statuten.
5. Bestimmung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes.
6. Abänderung des § 29 der Gesellschaftsstatuten.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen ihre Actien in Gemässheit des § 34 der Statuten bis längstens 9. Mai 1882, Mittags, bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Creditanstalt hier (Stadt, Herrengasse No. 8) deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Nach § 31 der Statuten geben je 20 Actien das Recht auf Eine Stimme.

Diejenigen Herren Actionäre, welche sich durch andere stimmfähige Actionäre vertreten lassen wollen, belieben zu diesem Zwecke die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigedruckte Vollmacht entsprechend auszufüllen.

Zur Beschlussfähigkeit über die Vornahme einer Statutenänderung muss laut § 36 der Statuten wenigstens der zehnte Theil des Actiencapitals in der Generalversammlung vertreten sein. Wien, am 20. April 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (175)

5. Generalversammlungs-Beschluss.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Bei der heutigen XXI. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. Der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1881 genehmigt.
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse des Jahres 1881 pr. 524 859 fl. 6 kr.:
   a) 300 000 fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Julicoupon der 60 000 im Umlaufe befindlichen Actien mit 10 fl. Oe. W. ohne Abzug einzulösen;
   b) 40 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden;
   c) 141 203 fl. 97 kr. dem Specialfonds zuzuführen, endlich:
   d) den Rest pr. 43 655 fl. 9 kr. auf die Rechnung des Jahres 1882 vorzutragen.
3. Die vorjährigen Revisoren Herren:
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder,

sowie die Ersatzmänner
   Ferdinand Kitt,
   Dr. Johann Natterer und
   Johann Gibisch

per acclamationem, endlich:

4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren:
   S. Albert Freiherr von Rothschild,
   Moriz Freiherr von Königswarter,
   Dr. Hubert Freiherr von Klein und
   Dr. Eugen Weissel

wiedergewählt.

Wien, am 29. April 1882. Der Verwaltungsrath. (173)

6. Dividendenzahlung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 29. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. bezw. $4^1/_2$ pCt.) als Dividende für das Jahr 1881 ausbezahlt werden, wie folgt:

1. f ü r d i e P f ä l z i s c h e L u d w i g s b a h n:

F ü n f u n d z w a n z i g G u l d e n = z w e i u n d v i e r z i g M a r k s e c h s u n d a c h t z i g P f e n n i g pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1881.

2. f ü r d i e P f ä l z i s c h e M a x i m i l i a n s b a h n:

F ü n f G u l d e n = a c h t M a r k s i e b e n u n d f ü n f z i g P f e n n i g pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1881.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern

in Frankfurt a/M. bei M. A. von Rothschild und Söhne,
„ Frankfurt a/M. bei Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne,
„ Mannheim bei der Rheinischen Creditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der K. Hauptbank und ihren Filialen,
„ Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft,
„ Berlin bei S. Bleichroeder.
„ in Neustadt bei L. Dacqué,
„ Ludwigshafen a/Rh. bei der Directionshauptkasse

sofort bezogen werden.

Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1881 für werthlos erklärt. Ludwigshafen a. Rh., 30. April 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (174)

7. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrheinischer). Königliches Eisenbahn-Betriebsamt. Die Lieferung von ca. 45,50 cbm Rothbuchenbohlen, — 150 cbm eichene, — 120 cbm kieferne und — 109 cbm tannene Bohlen und Balken etc. zur Unterhaltung der beiden Rheinbrücken bei Köln soll im Ganzen oder getheilt im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 30 ₰ in Briefmarken von der unterzeichneten Dienststelle zu beziehen. An letztere sind die Offerten, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 12. Mai Morgens 10 Uhr einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung der Offerten stattfindet. Köln (Ursulaplatz 6), den 22. April 1882. Königliche Eisenbahn-bau-Inspection. (164)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 35. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Anflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. Mai 1882.

Inhalt: Der Eisenbahntransport verwundeter und erkrankter Krieger. — Ueber Max Maria v. Weber's Werke. — Die Eröffnung der neuen elektrischen Eisenbahn Charlottenburg-Spandauer Bock. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Schiedsgerichtsfall, betr. nachträgliche Belastung eines Eisenbahnfrachtgutes mit einer Nachnahme. — Aus Italien. — Aus England. — Holzbedarf in Amerika. — Grosse Eisenbahnunfälle. — Strafrecht. — Literatur: Lange v. Burgenkron, Das Tarifwesen der Oesterreichischen Privat-Eisenbahnen. Westerwoudt, De Staat en de spoorwegmaatschappien. — Personal-Nachrichten. — Oesterreichische Betriebs-Ergebnisse pro März 1882. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Submissionen. 4. Submissionsresultate. 5. Neuer Fahrplan. — Privat-Anzeigen.

Der Eisenbahntransport verwundeter und erkrankter Krieger.

Herausgegeben von **Julius zur Nieden**,
Kgl. Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector, Dr. phil. etc.

so lautet der Titel eines im Selbstverlage des Herausgebers (Landsberg a/W.) eben erschienenen Werkes (rot. 13 Bogen, 65 Holzschnitte. Ladenpreis 6 *M.*).

Auf dem Titelblatte sind als Mitarbeiter genannt: Dr. Rudolf Götting, Oberstabsarzt, Regimentsarzt vom 131. Infanterieregiment, Ritter etc.; Oscar v. Hönika, Rittergutsbesitzer und Kreisdeputirter auf Herzogswalde, Mitglied des Deutschen Reichstages, des Preussischen Abgeordnetenhauses und des Centralcomités der Deutschen Vereine vom rothen Kreuz, Ritter etc.; Dr. Niese, Generalarzt a. D., Vorsitzender des Vereins zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger zu Altona, Ritter etc. und Rudolf Schmidt, Director der Waggonfabrik zu Ludwigshafen a/Rh., Ritter etc.

Nicht zum ersten Male hat sich der Herausgeber dieses Thema gewählt; er schrieb im Jahre 1875 für unsere Zeitung eine Folge von Aufsätzen über den Verwundetentransport und hat seitdem, wie wir aus der Vorrede ersehen, dahin gestrebt, diese äusserst wichtige Frage ihrer Lösung entgegenzuführen. Um die einzelnen Punkte möglichst allseitig zu beleuchten, trat Herr zur Nieden mit Aerzten, welche der Frage nahe standen, und mit Führern der Sanitätszüge der Jahre 1870/71 in Verbindung; es fand zwischen diesen Herren vor den Ausstellungsgegenständen, welche 1876 in Brüssel geboten waren, ein mündlicher Meinungsaustausch statt, welcher eine Verständigung über die Hauptpunkte des gemeinsam zu bearbeitenden Themas herbeiführte. Als dann die Verfasser die Bearbeitung der einzelnen Capitel begannen, entstanden mehrfach Meinungsverschiedenheiten, welche auf schriftlichem Wege der Erledigung entgegengeführt werden mussten. Während der hieraus sich ergebenden Verzögerungen kam der Russisch-Türkische Krieg und brachte neue Erfahrungen auf dem Gebiete des Krankentransportwesens; es kam ausserdem die Deutsche Kriegs-Sanitätsordnung vom 10. Januar 1878, welche der Behandlung der Frage vielfach eine veränderte Grundlage gab. Beides zusammen wurde die Veranlassung, dass eine Neubearbeitung einzelner Capitel nöthig wurde, über welche wiederum im schriftlichen Wege eine Verständigung stattfinden musste.

Hiernach wurde durch das Zusammenarbeiten verschiedener Herren der Weg, auf welchem die Schrift der Vollendung entgegengeführt wurde, ein sehr mühevoller; aber diese Art der Entstehung ist jedenfalls für die Ergebnisse der Bearbeitung von der grössten Wichtigkeit gewesen. Von den Aerzten, welche allein an das Thema herantraten, sind vielfach, wie Herr zur Nieden in dem Capitel I (Einleitung) darlegt, Forderungen aufgestellt worden, welche die Eisenbahnen nimmermehr werden erfüllen können (siehe auch die Beschlüsse der im Jahre 1873 in Wien abgehaltenen Privatconferenz). Durch die Eisenbahnen sind bekanntlich Concentrationen der Truppen ermöglicht, welche zu Vernichtungsschlachten führen, wie wir solche bei Magenta und Solferino, bei Königgrätz, bei Metz etc. gesehen haben. Die Folge ist, dass sich in den Kriegen unserer Tage in kürzester Zeit eine Menge von Verwundeten auf einem Punkt ansammelt, die an Zahl dem Gesammtverluste Monate lang sich hinziehender Kämpfe früherer Tage entspricht. Um solche Massen zurückzutransportiren, genügen fest eingerichtete Lazarethzüge nicht, wenn ihre Zahl auch noch so reichlich bemessen würde; es müssen Improvisationen (Hülfslazarethzüge) in grösster Zahl geschaffen werden — auf letztere ist das grösste Gewicht zu legen.

In Capitel II zeigt Herr zur Nieden unter Benutzung der Statistik, welchen Umfang die numerischen Leistungen haben, denen die Vorrichtungen für den Transport der Verwundeten und Kranken genügen müssen und berechnet, dass die in die Zeit vom 2. August bis 1. September 1870 fallenden Schlachten (Weissenburg, Wörth, Spichern, Colombey-Nouilly, Mars-la-Tour-Vionville, Gravelotte und Noisseville) eine Gesammtzahl von 32 610 schwerverwundeten Deutschen Kriegern lieferte, welche in Lazarethzügen unterzubringen waren. Dieser aus einem Monat sich herleitenden Zahl stellt er gegenüber, was ein Lazarethzug in gleicher Zeit leisten kann: Die Bayerischen Lazarethzüge haben durchschnittlich für Hin- und Rückfahrt 11½ Tage gebraucht; rechnet man hierzu für Desinficiren des Zuges, Neuausrüsten etc. einen Zuschlag, so ergeben sich nicht viel mehr als 2 Züge im Monat und hieraus bei 200 Lagerstellen, welche die Züge meist hatten, eine Gesammtleistung von nur 400 Verwundeten. — Diese und andere Zahlen der Statistik führen den Verfasser zu dem Schluss, dass neben den Lazarethzügen mit fester Einrichtung allen Improvisationen, wenn sie gleich weniger vollkommene Transportmittel bieten, Aufmerksamkeit zu schenken ist und er lässt deshalb eine Beschreibung aller bisher verwendeter Einrichtungen folgen, von den unvollkommensten beginnend: den Güterwagen, welche mit Matratzen, Strohsäcken, Kopfpolstern etc. belegt wurden und denen, in welchen Hönika eiserne Bettstellen mit Spiralfederböden aufstellte, diesen folgen die bekannten Hamburger aus Güterwagen hergestellten Lazarethzüge; als fernere Improvisationen in Güterwagen werden, wie die vorigen, durch Holzschnitte verdeutlicht die des Hülfsvereins zu Hannover und die von dem Russischen Ingenieurobersten Zavodowsky angegebenen vorgeführt; als feste Einrichtungen in Güterwagen werden die Pfälzischen Lazarethzüge, die der Hessischen Ludwigsbahn und die von dem Grosspriorat von Böhmen des souveränen Malteserordens zur Brüsseler Ausstellung gesendeten Krankenwagen dargestellt; den Schluss machen die festen Einrichtungen in Personenwagen, wie sie die von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingerichteten Preussischen Sanitätszüge, wie sie die Sanitätszüge Badens, Württembergs und Bayerns zeigten.

Das III. Capitel ist gemeinsam von Dr. Götting und Dr. zur Nieden bearbeitet; es liefert die Scheidung der Verwundeten und Kranken nach Massgabe der Transportfähigkeit; die Verwundeten und Kranken werden nach der Art der Verwundung und Erkrankung in „A. Nichttransportfähige“, „B. bedingt Transportfähige“ und „C. Transportfähige“ eingetheilt und es wird alsdann entwickelt, wie die zu den Kategorien B und C gehörigen Pfleglinge auf die Lazarethzüge mit festen Einrichtungen, auf die

Hülfslazarethzüge, d. h. Improvisationen und auf die Krankenzüge, d. h. Züge mit Personenzugeinrichtungen vertheilt werden sollen. — Demnächst folgt die Entwickelung der Anforderungen, welche an die Sanitätszüge zu stellen sind. Für letzteren Zweck wird auf den wesentlichen Unterschied im Luftraum, welchen der Krankenwagen im Vergleich zum feststehenden Lazareth hat, insbesondere hingewiesen; in unsern Krankensälen werden meist gegen 30 bis 40 cbm pro Bett gerechnet; in den Bayerischen Krankenwagen kamen 6,4 cbm, in den Pfälzischen 3,6 und in den Preussischen 3,8 cbm Luftraum auf den Mann. Man wird also alle möglichen Mittel anwenden müssen, die gute Luft in den Wagen möglichst zu erhalten und ausserdem für Ersatz der Luft zu sorgen. An letzteren Punkt schliesst sich die Frage der Heizung der Krankenwagen; es folgen Besprechungen über das Lager der Pfleglinge und das Einbringen der mit Kranken belegten Tragen in die Wagen, über die Verpflegung der Insassen der Sanitätszüge und über die Dauer der Fahrten, sowie die Einwirkung der Fahrt auf den Zustand des Kranken.

In dem Capitel IV bespricht Herr Generalarzt Dr. Niese die Lazarethzüge mit improvisirter Einrichtung, zu welchen die auf dem Kriegsschauplatze befindlichen und sonst leer zurückkehrenden Wagen und zwar vorzugsweise die bedeckten Güterwagen zu benutzen sein werden. Wir denken uns, sagt der Verfasser, zur besseren Vergegenwärtigung den bestimmten Fall, dass ein freiwilliger Hülfsverein, welchem nicht in der Weise, wie einer staatlichen Behörde, orientirte Fachmänner zur Seite stehen, die erforderlichen Veranstaltungen treffe, um 200 Verwundete in einem aus Güterwagen hergestellten Zuge vom Kriegsschauplatze zurückzubringen und dass wir einem solchen Verein die dem Zwecke entsprechenden Anleitungen zu geben hätten. Demgemäss wird entwickelt, welches Personal der Zug erhalten soll und wie diese auf dem Wege zum Kriegsschauplatze mit dem zur Ausrüstung des Zuges nothwendigen Material in 8 resp. 9 Wagen unterzubringen sind. Die Bahre, welche die Hamburger Lazarethzüge in dem Kriege 1870/71 benutzten, und deren Aufhängung wird speciell beschrieben und dargestellt; es werden die Gegenstände aufgeführt, welche für die Ausrüstung der Wagen, die Bekleidung der Pfleglinge und die Herstellung der Verbände nothwendig sind; es folgt eine Aufzählung der Verpflegungsmittel, welche aus der Heimath mitgebracht werden müssen, und endlich die Ausrüstung, welche der Küchenwagen erhalten muss. — Kommt dieser Stamm von 8 resp. 9 Wagen auf dem Kriegsschauplatze an, so müssen dort die übrigen zur Bildung des Zuges nöthigen Wagen ausgewählt, gereinigt, desodorisirt und desinficirt werden; es muss ferner Sorge getragen werden, dass die gedeckten Güterwagen für genügende Beleuchtung und für die Lufterneuerung die erforderlichen Einrichtungen erhalten, und endlich, sofern es sich um Evacuation im Winter handelt, muss eine Heizung geschaffen werden. Diesen Erörterungen, welche sich vorzüglich an das System der Hamburger Lazarethzüge anschliessen, folgt ein Eingehen auf andere Systeme, z. B. das vom Hülfsverein zu Hannover angewendete, das von Zavodowsky angegebene; den Schluss bildet eine Besprechung über die Improvisationen, welche zu treffen sind, wenn keine aus der Heimath gesandte Bahren und Utensilien zur Verfügung stehen.

Capitel V „Lazarethzüge mit fester Einrichtung“ ist von Rud. Schmidt bearbeitet; er stellt die Frage in den Vordergrund, ob Personenwagen oder Güterwagen für die fest eingerichteten Lazarethzüge zu benutzen sind. Aus Personenwagen waren 1870/71 die Preussischen, Bayerischen, Württembergischen und Badischen Lazarethzüge zusammengesetzt, ebenso hat die Deutsche Kriegssanitätsordnung diese in Aussicht genommen; Güterwagen waren zu dem Pfälzischen Lazarethzuge und dem der Hessischen Ludwigsbahn gewählt. Letzteren giebt Herr Schmidt den Vorzug und begründet dies insbesondere dadurch, dass die Beladung durch die Seitenthüren der Güterwagen bedeutend geringere Schwierigkeiten bietet, wie durch die Kopfthüren der Intercommunicationswagen; die Intercommunication soll dabei indess nicht aufgegeben, sondern durch schmale Kopfthüren vermittelt werden. Zu den Details der Herrichtung der Güterwagen für den Krankendienst übergehend, bespricht er die Herstellung der Kopfthüren, die Ueberbrückung des Zwischenraumes zwischen den Wagen, die Anbringung von Lichtfenstern gleich der halben Breite der Schiebethür etc. Weiter ist dieses Capitel folgenden Fragen gewidmet: Zahl der Kranken in einem Wagen, Beschaffenheit der Lagerstellen, Befestigung derselben im Wagen, die Heizung der Wagen, die Beleuchtung derselben bei Nacht und das Einladen der Pfleglinge. Die in den Lazarethzügen ausser den Krankenwagen weiter nöthigen Wagen und zwar der Arztwagen, der Küchenwagen und der Magazinwagen nebst deren Einrichtung und ebenso die Reihenfolge der Wagen im Zuge sind am Schluss des Capitels besprochen.

Die Capitel VI und VII geben eine gemeinsame Arbeit der Herren O. von Hönika und Dr. zur Nieden. In dem Capitel VI werden die Mittheilungen aus dem Eisenbahnbetriebe gemacht, welche den Führer eines von der Privatkrankenpflege entsendeten Lazarethzuges resp. den Chefarzt eines staatlicher Seits ausgerüsteten Zuges in den Stand setzen, die Bildung seines Zuges und die rasche Beförderung desselben zu betreiben; dann folgen die neben der Eisenbahn für die Transporte zu treffenden Einrichtungen, nämlich Krankensammelstellen, Verpflegungsstationen, Uebernachtungsstationen sowie Desinfectionsstationen und Depots. Die Sammelstellen erfordern Gebäude, welche in der Nähe der Bahnhöfe hergerichtet werden, um den Verwundeten und Kranken bis zu ihrer Aufnahme in die Züge Aufenthaltsräume und Pflege zu geben; im Russisch-Türkischen Kriege war eine solche Sammelstelle ohne Benutzung bestehender Gebäude in Fratesti, mit Benutzung solcher in Jassy geschaffen, welche beide eingehend besprochen werden. Aehnliche Einrichtungen haben die Uebernachtungsstationen, welche nur für die sitzend beförderten Insassen der Krankenzüge bestimmt sind, da die Pfleglinge der Lazarethzüge auf ihren Lagerstellen ständig verbleiben; Verpflegungsstationen bedürfen der Kücheneinrichtungen und der Speiseräume; Desinfectionsstationen und Depots sind an den Punkten herzurichten, wo die Züge ihre Pfleglinge abgeben und neues Material empfangen sollen.

Capitel VII behandelt den Dienst auf den Zügen; für die Durchführung desselben ist die Person des Führers von einschneidender Bedeutung; wie diese Wahl zu treffen ist, bedarf deshalb besonderer Erwägung. Der Dienst der Aerzte auf den Zügen ist ein besonders schwieriger, denn die Erschütterungen und das Rasseln des Zuges wirkt ungünstig ein, ausserdem sind die Bewegungen des Arztes bei dem Verbinden etc. durch den geringen Raum, welcher in den Wagen zu Gebote steht, sehr behindert; es sollen deshalb auf den Arzt nur 75 bis 90 Pfleglinge in dem fest eingerichteten Lazarethzuge gerechnet werden. Diese Zahl muss für Hülfslazarethzüge, welchen die Intercommunication fehlt und wo der Arzt also nicht während der Fahrt von Wagen zu Wagen übergehen kann, auf 50 bis 60 vermindert werden. Den Aerzten stehen die Wärter zur Seite; ob hierzu nur Männer oder auch Frauen zu wählen sind, ist eine vielbehandelte Frage: In dem Deutsch-Französischen Kriege haben die Wärterinnen viel Tadel erfahren, in dem Russisch-Türkischen Kriege grosse Anerkennung gefunden; die Verschiedenheit der Erfolge hat ihren Grund darin, dass im letztgenannten Feldzuge für die weibliche Krankenpflege eine straffe Organisation geschaffen war, welche 1870/71 ganz fehlte.

Capitel VIII, welches Herr Rud. Schmidt bearbeitet hat, beschäftigt sich mit der schwierigen Frage der Ventilation. Nach einer theoretischen Einleitung werden Einrichtungen mit Wolpertsaugern und Pulsatoren besprochen, schliesslich auch diejenige, welche das Centralcomité der Deutschen Vereine vom rothen Kreuz für die nach Rumänien entsendeten Lazarethzüge herstellen liess.

Wir haben die Besprechung des Werkes nicht an der Stelle unserer Zeitung gebracht, welche sonst für Recensionen die übliche ist, sondern am Eingange dieser Nummer, und wir sind auch über den Rahmen der Recension in dem Vorstehenden hinausgegangen. Anlass hierzu gab uns die Bedeutung, welche wir dem Werke beimessen und welche dadurch, dass es zur Zeit der Eröffnung der Hygieneausstellung erschien, noch gemehrt wird. — Wir glauben, dass den Verfassern die Anerkennung in weitesten Kreisen nicht fehlen kann, eine ganz besondere Anerkennung ist denselben bereits dadurch geworden, dass Ihre Majestät die Kaiserin die Widmung des Werkes entgegen zu nehmen geruhte.

Ueber Max Maria v. Weber's Werke

von **A. Merta**, Ober-Ingenieur der Kronprinz Rudolfbahn.

Diesem im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten am 18. April d. Js. (dem Todestage Weber's) gehaltenen Vortrage entnehmen wir folgende Stellen, indem wir über die anderen nur kurz referiren:

„Die Erinnerung an den Verblichenen ist ein Act dankbarer Pietät seiner Berufsgenossen für den Mann, dessen Werke unserem Fache mächtige Anregung gebracht haben und noch bringen.

Auf der Locomotiveisenbahn, einem Geisteskinde, das vor wenig mehr als fünf Decennien geboren, bereits den Erdball umklammert, reiten die Todten und die Lebendigen schnell und morgen ist antiquirt, was heute neu war; allein Weber's Werke behalten dauernden Werth wegen ihres Gedankenreichthums und ihrer Formenschönheit.“

Hierauf folgte eine Erinnerungsskizze an Weber's bekannte Biographie mit dem Schlusse, dass glänzende Geistesgaben mit gründlicher Bildung und glücklichen äusseren Elementen, wie selten vereinigt waren. Diese im Bunde mit rastlosem Fleiss bewirkten seine Leistung. Der Vortrag ging flüchtig hinweg über Weber's Translationen wissenschaftlicher Werke aus fremden Sprachen, wie: „Die Festigkeit eiserner Balken und Träger von Thomas Tace“, „Die Haftpflicht der Eisenbahnen in England“ von Henry Simon, gedachte Weber's „Biographie seines Vaters“, des berühmten Componisten, durch welche er seinen Schriftstellernamen begründete, des Reisewerkes: „Algerien und die Auswanderung dahin“, endlich seiner feuilletonistischen Arbeiten, wie „Schauen und Schaffen“ und ging dann auf seine Fachschriften über.

Dabei musste eine Auswahl getroffen werden, weil eine gleichmässige Würdigung dieser Arbeiten bei ihrem Umfange eine Reihe von Aphorismen ohne Möglichkeit der Vertiefung in Details hervorgebracht hätte. Indem der Vortragende sich den Ausgleich dieser, durch die bemessene Zeit ungerechten Recension für den Abdruck des Manuscriptes in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ vorbehielt, folgten flüchtige Schilderungen von Weber's: „Technik des Eisenbahnbetriebes“ (1854), „Schule des Eisenbahnwesens“ (1857 in erster, 1862 in zweiter Auflage erschienen) und: „Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen“ (1867). Eine kurze sachliche Würdigung erfuhr die: „Stabilität des Gefüges der Eisenbahngeleise“ (1869), eingehende Schilderung aber die heute modernsten von Weber's: „Populären Erörterungen von Eisenbahn-Zeitfragen“, nämlich jene über Secundärbahnen und Verstaatlichung der Eisenbahnen. Ueber erstere Materie hat Weber drei Broschüren veröffentlicht:

„Die Praxis der Secundärbahnen“ (1873),
„Neue Pfade der Volkswirthschaft“ (1874) und
„Normalspur und Schmalspur“ (1876).

Seine Ansichten über Staats- oder Privat-Bahnbetrieb sind niedergelegt in:

„Werth und Kauf der Eisenbahnen“,
„Privat-, Staats- und Reichsbahnen“,
„Bemerkungen zum vorläufigen Entwurf eines (Deutschen) Reichs-Eisenbahngesetzes“,
„Nationalität und Eisenbahnpolitik“

und zum Theile auch in:

„Die Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen“

sämmtlich 1875—1876 erschienen.

Der geschilderte Ideengang dieser Werke ergab eine für die neuesten Phasen der Eisenbahnentwickelung überraschend interessante Reihe von Thatsachen. Da war kein Satz, welcher nicht zum Vergleiche mit der Gegenwart aufforderte. Mochte der Autor vor 7 Jahren prophetisch das getroffen haben, was heute als zweckmässig erkannt wird oder sich im Widerspruch damit befinden, — der glänzende Geist fesselte überall, ob er das Horoscop der Eisenbahnpolitik stellte oder deren Urgeschichte schilderte.

Die übrigen modernen Schriften Weber's konnten aus dem Eingangs erwähnten Grunde nur flüchtig berührt werden, als: „Die Praxis der Sicherung des Eisenbahnbetriebes“, Der Eisenbahnbetrieb durch lange Tunnels“, „Die Stellung der Deutschen Techniker im staatlichen und socialen Leben“ sammt den die meisten dieser Schriften durchziehenden Anschauungen Weber's über Fragen, welche nicht im Titel enthalten sind, wie: Die Eisenbahnen als Speculationsobject, das Tarifwesen etc.

Der Schluss des Vortrages brachte ein Resumé über das Gesagte mit folgender Würdigung von Weber's Verdiensten als belletristischer Schriftsteller:

„Inmitten dieser Leistungen ereilte der Tod den Unermüdlichen, nachdem er eben von einer im Auftrage der Preussischen Regierung unternommenen, das Canalwesen betreffenden Reise nach England, Schweden und Amerika zurückgekehrt war. Gleichzeitig hatte er eine „Geschichte der Locomotiv-Maschine“ im Entwurf, von deren Uranfange bis zur heutigen Entwickelung der Locomotive, wozu er einen Aufruf um Daten an alle Erfinder und Verbesserer erlassen hatte.

Weber hat in einen der Pfeiler, welche den mächtigen Bau des Eisenbahnwesens tragen, einen Stein gefügt. Dieser Pfeiler ist die Eisenbahnliteratur und Weber hat selbe nicht nur durch einen Stein kräftig gestützt, sondern diesen auch kunstvoll gemeisselt und mit poetischer Plastik geschmückt; er hat durch seine fesselnde Schreibweise eine mächtige Wirkung erzielt, indem seine Werke nicht wissenschaftliche Kryptogame blieben, sondern gelesen werden, auf den Fachmann anregend, auf das grosse Publikum belehrend wirken.

„Le style est l'homme“ citirte Weber und dieser Styl ist nicht nur Schmuck des Geistes, sondern eine unerbittliche Nothwendigkeit für den Schriftsteller und nur durch classische Bildung zu erringen. Diese besass Weber; er war aber auch ein Schriftsteller von Gottes Gnaden mit allen Attributen des Genies, dem das Kleine nicht zu gering und das Grosse nicht unerreichbar ist. Ein solcher Geist konnte seinen speciellen Beruf von der Höhe universellen Wissens betrachten.

Für die Fachgenossen Weber's liegt sein besonderer Werth in der Aufklärung, welche er dem grossen Publikum über die Schwierigkeit, den Ernst des Eisenbahnberufes gegeben und wodurch er den Stand in den Augen der Welt gehoben hat. Einige Weber's könnten das Vorurtheil brechen, dass jeder Laie über das Eisenbahnwesen zu urtheilen berufen sei, während die Anforderungen jedes seiner Zweige bereits einen ganzen Mann begehren.

Dieser Tintoretto der Eisenbahnliteratur hat durch seine das Berufsleben darstellenden feuilletonistischen Arbeiten das Dampfross mit seinem Symbol, dem Flügelrade, zu Ehren und Rhythmus in das Geklapper der Schienen und Tyres gebracht.

In dieser Kraft liegt aber gleichzeitig seine Schwäche und der natürliche Angriffspunkt seiner Gegner; hier gilt das Wort, dass jeder Fehler ein Uebermass von Tugend ist.

Weber's Schriftsteller-Tugend ist der Idealismus in Sinn und Wort; dieser erzeugte seine kühne, oft leidenschaftliche Sprache und seinen über das reale Ziel oft hinausschiessenden Gedankenflug. Beide Eigenschaften eignen sich zum Widerspruch. Wozu braucht der Tarifsmann, der Betriebstechniker Ideale? Fahrordnung, Regulator und Leidenschaft! „Schauen und Schaffen“ soll der Eisenbahnmensch, aber nicht unter diesem Titel poetische Prosa treiben! Will man doch im Zeitalter der Arbeitstheilung die „zwei Seelen in einer Brust“ kaum mehr in Drama und Novelle, geschweige im Berufsleben gelten lassen! — Und das hat seine practische Berechtigung. Lauter Weber's im Eisenbahnwesen müssten diesem eine schöngeistige, weichliche Tendenz aufdrücken. Man heizt die Locomotive mit Kohle, nicht mit esprit!

Allein niemals hat ein Stand anders als durch Ideen existirt und die Geister, welche ihren Beruf in solche Fülle von Ideen tauchen, wie Weber, sind so selten, dass deren Ueberhandnehmen nicht zu befürchten ist! Wenn man an einen solchen Mann die Feile der Recension legt, so muss dies in Glacéhandschuhen geschehen!

Ohne Apotheose lässt sich sagen, dass in Weber rasche Auffassung des Realen mit Ideenreichthum und poetischem Schwunge vereint waren und er während seines ganzen Lebens den Grundsatz befolgte, dem heute jeder Gelehrte, jeder Künstler huldigen muss: dass drei Viertel des Genie's im Fleisse bestehen.

Wenn es die Aufgabe des Dichters ist, reale Stoffe poetisch zu gestalten, so hat Weber sie gelöst; seine specifische Leistung ging aber noch weiter, er hat abstracten Stoff durchgeistigt und mit poetischem Reize gehoben, hierin näherte er sich der Vollendung mehr, als irgend ein Fachschriftsteller, dieser Aufgabe widmete er ohne Rast sein ganzes Leben. Ihm gilt das Dichterwort:

„Schaffe, was es sei, nach deinen Gaben,
Ein Lied, ein Bild, treib' Handel, führ' den Pflug;
Doch musst du hoch das Ziel gesteckt dir haben,
Und was du leistest, sei dir nie genug!
Lass nie die Kraft, den Willen Dir erschlaffen,
Vom Bess'ren dich zum Besten aufzuraffen,
Nur wenn dein Geist nach Fortschritt ewig geizt,
Wenn ewig ihn Vollendung lockt und reizt,
Dann lebst du erst, es leben nur die schaffen!“

Die Eröffnung der neuen elektrischen Eisenbahn Charlottenburg-Spandauer Bock.

Auf Einladung der Vertreter der Berliner Pferdebahn wohnte eine kleine Gesellschaft besonders geladener Personen am 29. April Vormittags der Einweihung der elektrischen Eisenbahn Charlottenburg-Spandauer Bock bei, um die neueste Erfindung des Geh. Raths Werner Siemens, unseres berühmten Mitbürgers, kennen zu lernen, welche vom 1. Mai ab auf der genannten Strecke an Stelle der bisherigen Beförderung durch Pferde den Dienst übernehmen soll. Die Versuche wurden unter Leitung des Oberingenieurs Frischen (der Firma Siemens & Halske) ausgeführt und dauerten von 9—11 Uhr.

Ueber die Bedeutung und Tragweite der neuen Einrichtung entnehmen wir der „Nationalzeitung“ folgende anschauliche Schilderung von A. Woldt: Der Dienst wird mittelst zweier Wagen ausgeführt, die sich im Aeussern von den gewöhnlichen Wagen der Pferdebahn nur dadurch unterscheiden, dass sie ohne Pferde und zwar in beträchtlich grösserer Geschwindigkeit ihren Weg zurücklegen. Das Geleise, auf welchem die Wagen laufen, ist das der Berliner Pferdebahngesellschaft, welche dasselbe den Herren Siemens & Halske zu den Versuchen bereitwillig zur Verfügung gestellt hatte. Die genannte Firma wählte gerade diese Strecke der besonderen Schwierigkeiten wegen, die sie darbot, um durch deren Ueberwindung den Beweis der allgemeinen Anwendbarkeit ihres neuen Beförderungssystems zu liefern. Die jetzt elektrisch betriebene Strecke beginnt bei dem Bahnhofe der Berlin-Charlottenburger Pferdebahn am Fusse des Spandauer Berges, eines etwa 70 Fuss höher liegenden Plateaus. Etwa $^3/_4$ km lang steigt die Chaussee mit dem auf ihr gelagerten Schienenwege ziemlich beträchtlich im Verhältniss 1 : 30 bis zur Höhe des Plateaus an. Hier angekommen, geht sie ziemlich eben an Westend vorbei zu dem ca. 3 km entfernten Spandauer Bock. Gerade diese starke Steigung in Verbindung mit einer längeren ebenen Strecke bereitet dem elektrischen Betriebe wesentliche Schwierigkeiten. Die Einrichtung desselben ist hier wesentlich von der auf der seit einem Jahre bei Lichterfelde in unausgesetztem regelmässigen Betriebe befindlichen ersten elektrischen Bahn zur Anwendung gekommenen verschieden. Bei dieser bilden die Schienen selbst die elektrische Leitung und die Bahn unterscheidet sich äusserlich gar nicht von einer Secundärbahn. Bei der

Charlottenburg-Spandauer Bock Bahn dagegen haben die Schienen gar keine elektrischen Functionen zu erfüllen. Die Wagen könnten auch ganz ohne Schienen auf der Strasse laufen. Die elektrische Triebkraft wird den Wagen durch zwei dünne Drahtseile, welche in etwa 25 cm Abstand von einander vermittelst besonders eingerichteter eiserner Träger an Telegraphenstangen befestigt sind, zugeführt.

Diese beiden isolirten Drahtseile bilden gleichsam ein schwebendes Geleise für einen kleinen achträdrigen Wagen, dessen rechtsseitige Räder von den linksseitigen ebenfalls isolirt sind. Ein dünnes Leitungsseil verbindet diesen Contactwagen mit dem zu treibenden Fuhrwerke, so dass das letztere bei seinem Fortgange denselben auf der Drahtseilbahn nach sich zieht. Das Leitungsseil umschliesst zwei isolirte Metallschnüre, welche dazu dienen, die leitende Verbindung zwischen den beiderseitigen Rädern des Contactwagens und der treibenden elektrischen Maschine des Fuhrwerks herzustellen. Diese Treibmaschine des Wagens ist wie bei den Lichterfelder Wagen unter dem Fussboden des Wagens angebracht. Dieselbe dreht die beiden Wagenachsen mit ihren Rädern vermittelst Stahlspiralschnüre. Die stationäre Dampfmaschine, welche die Elektricität erzeugt, die die Wagen bewegt, ist auf der Höhe des Plateaus bei Westend in einem kleinen Gebäude aufgestellt. Sie treibt zwei dynamo-elektrische Maschinen, deren Umwindungsdrähte durch isolirte Leitungen mit den beiden suspendirten Drahtseilen leitend verbunden sind. Wird mithin die Treibmaschine eines Wagens eingeschaltet, so wird ihr der durch die dynamo-elektrische Maschine erzeugte Strom durch die Drahtseilbahn und den auf ihr laufenden Contactwagen zugeführt und sie und mit ihr der Wagen dadurch in Bewegung gesetzt.

Im Vergleich mit der bei der Lichterfelder elektrischen Bahn benutzten Leitung durch die Schienen ist die hier angewendete Zuleitung des Stromes durch suspendirte Leitungen offenbar weniger einfach. Sie hat aber den grossen Vorzug vor jener, dass der ganze Stromkreis hier vollkommen isolirt ist, dass man also keinen Stromverlust durch mangelhafte Isolirung der Schienen zu erleiden hat. Man kann daher gewöhnliche Pferdebahnschienen verwenden und kann lange Bahnstrecken elektrisch betreiben. Ferner werden die Pferde beim Berühren der Schienen mit ihren Hufen nicht mehr durch elektrische Ströme, die ihren Körper durchlaufen, erschreckt und man kann ohne Nachtheil höher gespannte Ströme, mithin verhältnissmässig kleinere Maschinen und dünnere Leitungen zum Betriebe verwenden. Aus diesen Gründen ward auch die Pariser Ausstellungsbahn der Gebrüder Siemens mit suspendirten Leitungen betrieben. Man benutzte dort jedoch als Zuleitung suspendirte, mit einem Längsschnitt versehene Röhren, da es damals noch nicht gelungen war, eine Drahtseilbahn so herzustellen, dass sie sicher functionirte. Es bedurfte einer längeren Zeit und vieler Versuche, um dies Problem mit der vollständigen Sicherheit zu lösen, wie der jetzt eröffnete Betrieb sie zeigt. Es ist wirklich überraschend zu sehen, mit welcher Sicherheit der kleine Contactwagen auf seiner hochgelegenen schwankenden Bahn dem auf der ebenen Strecke mit einer Geschwindigkeit von 16—20 km pro Stunde dahineilenden Wagen folgt, ohne dass jemals ein Herabfallen des Wagens eingetreten ist. Selbst wenn einmal ein Entgleisen des Contactwagens durch besondere Umstände eintreten sollte, ist das Herabfallen durch passend angebrachte Fangvorrichtungen unmöglich gemacht.

Noch viel grössere Schwierigkeiten erwuchsen der Firma Siemens & Halske aber durch die starke Steigung und die darauf folgende ebene Bahnstrecke, die von denselben Wagen mit derselben Einrichtung durchlaufen werden musste. Die Anfangs benutzte Umsetzung der Uebertragungsgeschwindigkeit der arbeitenden elektrischen Maschine erwies sich in allen Formen, die versucht wurden, als unpraktisch. Erst nach vielfachen Abänderungen gelang es, die elektrischen Maschinen selbst so einzurichten, dass sie ohne mechanische Umsetzung den mit Passagieren vollbesetzten Wagen in einer Geschwindigkeit von 10—12 km pro Stunde die Steigung hinauftrieben und denselben auf der darauf folgenden ebenen Strecke mit einer fast doppelten Geschwindigkeit bewegten. Durch Einschaltung von Widerständen lässt sich diese Geschwindigkeit innerhalb beliebiger Grenzen vermindern.

Der Beförderungsdienst auf der eingeleisigen Bahn ist so geordnet, dass immer zwei Wagen gleichzeitig in Bewegung sind und zwar einer auf der Steigung und einer auf der ebenen Strecke. Die Wagen kreuzen sich in einer bei Westend in der Nähe des Maschinenhauses liegenden Weiche. Da zur Fortbewegung eines besetzten etwa 5 000 kg wiegenden Wagens auf der Steigung von 1 : 30 in einer Geschwindigkeit von 10 km pro Stunde etwa 10 Pferdekräfte nöthig sind, und bei dem vorhandenen ausgefahrenen Geleise in der Ebene bei 20 km Geschwindigkeit etwa 6 Pferdekräfte erforderlich sind, so muss die Dampfmaschine, wenn beide Wagen gleichzeitig getrieben werden, eine Kraft von circa 36 Pferdekräften entwickeln, da nur etwa die Hälfte der zur Drehung der stromerzeugenden Maschine erforderlichen Kraft mittelst elektrischer Kraftübertragung als Triebkraft der Wagen auftritt.

Die Eröffnung dieser indirect betriebenen elektrischen Bahn ist ein wichtiges Stadium in der Entwickelung unseres Culturlebens. Nachdem durch die jetzt ein Jahr lang in ungestörtem Betriebe befindliche Lichterfelder Bahn mit Schienenleitung sichere Erfahrungsdata erlangt sind und seitdem nun auch durch das gleichzeitige Fahren mehrerer Wagen auf denselben Schienen die Anwendung indirecter Leitung und die Ueberwindung beträchtlicher Steigungen praktisch durchgeführt ist, steht der allgemeinen Anwendung der elektrischen Bahnen im praktischen Leben kein Hinderniss mehr entgegen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 1. Mai 1882. (Dualisirung der Staatsbahn. Interpellation hierüber. Geldbeschaffung für staatliche Bahnbauten. Die beiden Transversalbahnen und das Nordbahnprivilegium. Eisenbahnenquête. 6 Generalversammlungen. Bahnbau. Krankencasse. Börsennotiz.)

Die Dualisirung der Oesterreichischen Staatsbahn steht im Vordergrunde eines er- und verbitterten Federkampfes; Hosiannah über die gelungene Verkehrspolitik der Regierung in Ungarn; Schmerzensrufe über die Schädigung Wiens und die Ohnmacht der Regierung in Oesterreich. Andererseits wieder Schlagworte, wie die Capitulation der Staatbahn; Aufgeben ihrer vitalsten Rechte wegen eines Linsengerichts; unheilvoller Einfluss der ausländischen Leitung Oesterreichischer Eisenbahnen etc. Gewiss ist es, dass noch kein Bahnereigniss eine so tiefgehende Bewegung als dieser Pakt hervorgerufen hat; doch müsste derselbe seinem (noch nicht publicirten) Wortlaute nach genau gekannt werden, um ein unbefangenes Urtheil zu fällen. Inzwischen hat der verdienstvolle Generaldirector Kopp schon seine Demission gegeben; als sein Stellvertreter fungirt zwar interimistisch Director Linder, dieser soll aber definitiv dem Baudirector de Serres weichen, welcher als der geistige Urheber dieses Staatsvertrages gilt, jedenfalls aber an dessen Zustandekommen sehr thätig war. Im Eisenbahnausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurde hierüber schon interpellirt; in der Wiener Handelskammer ist ein diesbezüglicher Antrag bereits eingebracht worden. Gewiss ist es ferner, dass die Staatsbahn „des langen Haderns müde“ und in der gegründeten Befürchtung der stetig abnehmenden Rentabilität ihrer Ungarischen Linien durch die neuen oder älteren vom Staate verwalteten oder von ihm abhängigen Bahnen einen modus vivendi schaffen musste. Auf den offenen Krieg mit der Ungarischen Regierung ist der ehrliche Friedensschluss gefolgt; der politische Dualismus hat seine Consequenz auf dem Bahngebiete gezogen. Damit ist aber durchaus nicht eine Schädigung Wiens oder gar Oesterreichs geplant; Budapest wird durch die im Vertrage stipulirte Theilung des Orientverkehrs nicht zu dessen alleinigen Transit- und Umschlagplatz. Die Ungarischen Staatsmänner wollen die gemeinsamen Bahnen, als die eisernen Bindemittel der Monarchie, durchaus nicht schwächen, sondern sich nur ihren legitimen Einfluss auf dieselben und die Abwendung jeder durch sie möglichen Gefährdung der Ungarischen Staatsbahnlinien sichern. Die Finanzmacht Ungarns convergirt in der Bahnfrage; darum hat das Land hierfür auch so grosse Opfer gebracht. Der Vertrag mit der Oesterreichischen Staatsbahn ist, wie der Redacteur des Ungarischen Fachblattes treffend bemerkt, nicht ein Deus ex machina, sondern die natürliche Entwickelung der ganzen Verkehrspolitik Ungarns, ein mit mathematischer Gewissheit vorausgesehener, daher unausbleiblicher Schritt nach vorwärts. (Wir werden noch öfter darauf zurückkommen. D. Red.)

Ueber die erwähnte Interpellation erklärte Handelsminister v. Pino: Die Oesterreichische Regierung sei zwar nicht in Kenntniss der berührten Abmachungen, welche in grösster Eile abgeschlossen zu sein scheinen, jedoch sei ihr Standpunkt ein klar gegebener, nämlich der des Vertrages vom Jahre 1868, welcher die Stellung der beiden Regierungen zu den gemeinsamen Eisenbahnen regelt. Die Staatsbahn sei eine gemeinschaftliche Bahn, die Oesterreichische Regierung habe das Recht, Statutenänderungen zu genehmigen oder nicht.

Ueber die Geldbeschaffung für die drei grossen Eisenbahnbauten des Oesterreichischen Staates: die Arlbergbahn, die Galizische Transversalbahn und die Böhmisch-Mährische Transversalbahn, zu welchen ausserdem noch die zur Ergänzung der Rudolfbahn bestimmte Linie Herpelje-Triest kommt, für welche ein Kostenaufwand von mehr als 90 000 000 fl. in Aussicht zu nehmen ist, hat der Finanzminister in einer früheren Sitzung des Eisenbahnausschusses nur die lakonische Erklärung abgegeben, dass er es sich vorbehalte, zum Behufe des Ausbaues der bewilligten und projectirten Bahnlinien eine Creditoperation vorzunehmen. Welcher Art diese Operation sein soll, darüber gab er trotz des wiederholten Andrängens der Abgeordneten keine Auskunft.

Ueber den Zusammenhang der Galizischen Transversalbahn mit der Nordbahn erfolgte im Eisenbahnausschusse nachstehende vom Handelsminister nicht beantwortete Anfrage. Es ist nicht zu übersehen, dass als Bauzeit für die vorgeschlagenen Linien

vom Jahre 1883 an 2½ Jahre in Aussicht genommen sind; es soll also ungefähr bis zum Jahre 1886 diese Bahn fertig sein. Im Jahre 1886 geht aber das Nordbahn-Privilegium zu Ende und es muss daher für die Entscheidung über die vorliegenden Linien von grosser Wichtigkeit sein zu wissen, welche Stellung die Regierung nach dem Ablaufe des Nordbahn-Privilegiums bezüglich der Linien der Nordbahn einzunehmen gedenkt. Der Fall ist ja nicht undenkbar, dass die Nordbahn dann in den Besitz des Staates übergehe. Dann hätte die Galizische Transversalbahn als Staatsbahn über Saybusch und Dzieditz einen directen Anschluss an die Preussischen Bahnen, und nicht nur bei Dzieditz, sondern auch bei Oswiecim.

Bezüglich der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn fanden im Ausschusse heftige Debatten statt. Der Handelsminister bemerkte: Die gegen die Vorlage gemachten Einwendungen beziehen sich darauf, dass die Regierung die Endpunkte nicht bestimmt präcisirt habe, und auf die Reihenfolge, in welcher die einzelnen Strecken vorgeschlagen sind. In ersterer Hinsicht liegen aber fertige Vorarbeiten noch nicht vor. Die Regierung hätte nichts dagegen, wenn Linien in der Vorlage etwa an die Stelle anderer gesetzt und dadurch deren Ausführung schon in einem früheren Zeitpunkte ermöglicht würde. Die Kosten, welche der ganze Bau beansprucht, belaufen sich auf 42 Millionen, und diese Summe schien der Regierung auf 6 Jahre vertheilt zu gross. Auch empfehle sich ein rascheres Vorgehen mit Rücksicht auf die beim Baue engagirte Industrie nicht. Die Thatsache, dass die Strecke Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod von Privaten gebaut werde, habe die Regierung veranlasst, durch eine Bestimmung im Gesetze für ähnliche Fälle vorzusorgen. Die Regierung könne eine Bahn nach Kuschwarda mit internationalem Anschlusse nach Bayern nicht in Aussicht nehmen, sei dagegen bereit, dem Zustandekommen einer Localbahn von Budweis bis Oberplan, falls dieselbe von den Interessenten in der Art der Kremsthalbahn unter Bethätigung entsprechender Opferwilligkeit angestrebt würde, eventuell durch Erwirkung einer Subvention die thunlichste Förderung zuzuwenden.

In der Eisenbahntarif-Enquête haben die Comités für Brenn- und Nutzholz eine Sitzung abgehalten. Die Delegirten sprachen sich für Aufhebung der Refactien, Einführung von Prämien je nach der Quantität der Fracht, Herabminderung der Normaltarife etc. aus. Regierungsrath Obermayer als Vertreter der Elisabethbahn betont, dass es Aufgabe der Enquête sei, eine Versöhnung der Interessen herbeizuführen, und kennzeichnet den Standpunkt der Bahnen in Angelegenheit der Refactien, welche dabei von dem Interesse geleitet werden, möglichst grosse Transporte auf ihre Bahnen zu lenken, um das Verkehrsinstrument so viel als möglich auszunutzen. Es könne den Bahnen nicht gleichgiltig sein, von welchem Gebiete aus ein grosser Consumplatz versorgt wird. Die Ungarischen Staatsbahnen, als ein in sich geschlossenes Netz, könnten leicht das Refactiewesen über Bord werfen und wenn die Südbahn, die Rudolfbahn und die Elisabethbahn in einer Hand wären, würde es keiner dieser Bahnen einfallen, eine Refactie zu gewähren. Er verweist sodann auf die seit drei Jahren bei der Elisabethbahn eingeführte Refactienscala, wobei die Bahn das Ziel verfolgte, allen Interessenten gleichmässig gerecht zu werden. Ein Delegirter bemerkt, es wäre zu wünschen, dass der Gedanke der Versöhnlichkeit, dem der Vertreter der Elisabethbahn hier Ausdruck gegeben, auch von den anderen Bahnen ausgesprochen werde, er würde lebhaften Widerhall seitens der Holzinteressenten finden.

In der 9. Generalversammlung der Eisenbahn Pilsen-Priesen wurde constatirt, dass die Betriebsergebnisse der alten Linie ein Plus von 92 317 fl. oder einen Nettozuwachs von 79 333 fl. ergaben, jene der Linie Pilsen-Priesen ein Plus von 46 523 fl. oder einen Nettozuwachs von 46 523 fl., welche befriedigende Resultate durch den namhaft gesteigerten Frachtenverkehr bedingt wurden.

Die 21. Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn beschloss, für zwei Wittwen verstorbener Verwaltungsräthe Ehrengeschenke von je 5000 fl. anzugeben und den Rest des Gewinnsaldo von 400 176 fl. zur Tilgung der Bauschuld zu verwenden, ferner den am 1. Mai und 9. November d. J. fälligen Actiencoupon mit 5 pCt. einzulösen. Im Vortrage des Verwaltungsrathes wurden die Bestrebungen nach Erweiterung und Vervollständigung des gesellschaftlichen Netzes dargestellt.

Die 11. Generalversammlung der Vorarlberger Bahn constatirte die Besserung der Einnahmen in Folge des Baues der Arlbergbahn. Der Staat hat zwar noch das volle Prioritäten- und Actien-Zinsen-Erforderniss von 678 080 fl. und 61 068 fl. zur Deckung des Betriebsdeficites zu leisten, nach dem Ausbau der Arlbergbahn dürften diese Subventionen aber bald entbehrlich werden. — Herr Dr. Z e h e t n e r, der bisherige Generalsecretär der Vorarlberger Eisenbahn ist, wie wir hören, zum Generalsecretär und gleichzeitig zum Chef des Rechtsbureaus der neuen Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen designirt.

Die 21. Generalversammlung der Böhmischen Westbahn beschloss, von dem nach Abzug der Capitalverzinsung und Amortisation verbleibenden Nettoüberschuss von 543 607 fl. nach reichlicher Dotirung der verschiedenen Fonds 300000 fl. zur Auszahlung einer Superdividende von 5 fl. pro Actie auf die im Umlaufe befindlichen 60 000 Stück Actien zu verwenden, so dass der Julicoupon sonach mit 10 fl. ohne Abzug zur Einlösung kommt und die noch erübrigenden 43 655 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

In der 27. Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft wurden die günstigen Betriebsergebnisse constatirt, welche die Vertheilung einer Dividende aus dem Reingewinn von 417 707 fl. ermöglichen. Dieselbe wurde mit 5½ pCt. = 11 fl. pro Actie beschlossen. Die Verhältnisse der Gesellschaft sind vollkommen consolidirt und gestalten sich die diesjährigen Betriebsergebnisse auch sehr günstig.

In der 59. Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde beschlossen, aus dem nach der 5 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals verbleibenden Gewinn von 8 573 457 fl. eine Superdividende von 119,75 fl. pro Actie von 1000 fl. C.-M. zu bezahlen und vom Rest die verschiedenen Fonds reichlich zu dotiren. Die Gesammtdividende pro 1881 stellt sich auf 163,25 fl. = 15,54 pCt. gegen 14,52 pCt. in den Vorjahren 1878—1880. Der Bericht des Verwaltungsrathes behandelt umständlich die Zunahme des Verkehrs besonders in Kohle, die anschliessenden Localbahnen, die bezahlte Steuer (2 633 725 fl.), das Baupräliminare pro 1882, die Kohlenverschleisse, die Couponprocesse (für welche eine Reserve von 230 000 fl. hinterlegt wurde) etc.

Die politische Begehung der Arad-Csanádér Vicinalbahn sowie der Flügelbahn Mezöhegyes-Kétegyháza hat am 22. März und der Gross-Kikinda-Gross-Becskereker Eisenbahn am 16. März stattgefunden.

Aus dem Jahresberichte der Kranken-Unterstützungscassa der Aussig-Teplitzer Bahn pro 1881 entnehmen wir folgende Daten: Die Gesammtzahl der Behandelten, welche im Jahre 1879 3 133 betragen hatte und im Jahre 1880 auf 3 578 gestiegen war, erreichte im Jahre 1881 die nicht unbeträchtliche Höhe von 3 863. Dieser Umstand findet in den äusserst ungünstigen Witterungsverhältnissen, sowie in dem gleichzeitigen epidemischen Auftreten von Masern, Scharlach und Keuchhusten seine Erklärung. Das Gesammtvermögen des Kranken-Unterstützungsfonds betrug mit Jahresschluss 1881 70 986,65 fl., was einen Vermögenszuwachs pro 1881 von 9 212,50 fl. ausmacht.

Die Börse hatte ihre haussirende Tendenz für Bahneffecten trotz mehrfacher Rückfälle doch zum Schlusse der Woche beibehalten. Nordbahn wichen zwar anfänglich in Folge des Staatsbahnpaktes, stiegen aber wieder auf 2627, Staatsbahn selbst hatte wegen der heftigen Discussion hierüber nur 331 erreicht; die beiden Nordwest avancirten auf 210 resp. 220,50 (Elbethal), Karl-Ludwig 309,25 wurden vom Ausland begehrt; Franz-Josef notirte wegen des günstigen Jahresberichtes 194,50; Südbahn war mit 144,75 sehr belebt.

Schiedsgerichtsfall

über die Frage der nachträglichen Belastung eines Eisenbahnfrachtgutes mit einer Nachnahme.*)

Kaufmann A. in Krakau beansprucht von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Ersatz eines Schadenersatzbetrages von 385 *M.* sammt Nebengebühren und klagt deshalb beim Wiener Eisenbahn-Schiedsgericht.

Dieser Anspruch wird damit begründet, dass A. von dem Kaufmann B. in Breslau 40 Fass Harz um den Kaufpreis von 2 029,43 *M.* gekauft habe und dass dabei vereinbart worden sei, der Käufer habe eine Rimesse über den Kaufpreis bei einem Banquier in Breslau zu hinterlegen und dieser habe die hinterlegte Rimesse dem Verkäufer gegen Uebergabe des Frachtbriefduplicates bezüglich der verkauften Waare auszufolgen. Die Rimesse sei hinterlegt, die Waare mittelst der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau an den Kläger nach Krakau übersendet, das Frachtbriefduplicat von dem Verkäufer dem Depositar der Rimesse übergeben und dagegen diese Rimesse dem Verkäufer ausgefolgt worden.

Es sei jedoch dem Kläger, als er die Waare in Krakau beziehen wollte, eröffnet worden, dass die Waare mit einer nachträglichen Nachnahmesumme von 385 *M.* telegraphisch belastet worden sei, die Sendung daher nur gegen den Erlag dieser Nachnahme bezogen werden könne. Der Kläger habe, wie die Klage bemerkt, da ihm nach § 62 des Betriebsreglements der Regressanspruch auch an die Abgabebahn zustehe, bei derselben Reclamation erhoben, einen Erfolg jedoch nicht erzielt und er sei daher, da er die Waare „haben musste“, genöthigt gewesen, dieselbe gegen Erlag der Nachnahme, der Nachnahmeprovision und des Lagergeldes zu beziehen.

Im Sinne des H.-G. sowohl, als nach dem Betriebsreglement führt Kläger sohin aus, sei nur Derjenige als legitimirter Aufgeber anzusehen, welcher den Aufgabeschein in Händen habe, die Eisenbahn sei daher nicht berechtigt gewesen, von einem nicht legitimirten Absender irgend welche Dispositionen entgegenzunehmen oder durch einen solchen Belastungen der Sendung vornehmen

---

*) Wir behandeln diesen Fall wegen der principiellen Wichtigkeit dieser Entscheidung etwas ausführlicher.

zu lassen und dies umsoweniger, als § 59 des Betriebsreglements die Vorweisung des Aufgabescheines verlange.

Diese Klage wurde vom Schiedsgerichte abgewiesen und Kläger in die Kosten verurtheilt. Die Entscheidung wurde mit Folgendem begründet:

Wenn nach den Bestimmungen des Art. 402 H.-G. und des § 59 des Betriebsreglements der Frachtführer den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten hat, als er nicht Letzterem nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat, so muss der Frachtführer umsomehr der Weisung betreffs einer nachträglichen Belastung des Gutes entsprechen und dies auch dann, wenn ein Frachtbriefduplicat ausgefolgt wurde, da diesem nach § 50 Z. 5 des Betriebsreglements die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes nicht zukommt. Die Ansicht des Klägers, dass die Bahnverwaltung gehalten war, sich bei der nachträglichen Weisung des Absenders das Frachtbriefduplicat vorweisen zu lassen, finde im § 58 des Betriebsreglements keinen Stützpunkt, da diese Bestimmung, selbst die Rückstellung des Frachtbriefduplicates dem Ermessen der Bahnverwaltung anheimstelle. Sei aber die Aufgabebahn wie die Abgabebahn an die nachträglichen Weisungen des Absenders gebunden gewesen, so können sie für einen durch Ausführung derselben dem Empfänger entstehenden Schaden nicht haftbar gemacht werden. Auch sei der behauptete Schade kein solcher, für welchen die Eisenbahn im Sinne des Art. 401 H.-G. zu haften habe, da hier kein Schade vorliege, welcher sich auf der Bahn ereignet habe (Schlusssatz des Art. 429 H.-G.).

Es liege überhaupt nicht vor, dass dem Kläger ein Schade im rechtlichen Sinne zugefügt worden sei, da nicht dargethan wurde, dass die nachträgliche Belastung eine rechtswidrige gewesen sei. Wäre sie dies gewesen, so war es Sache des Klägers, die durch die Zahlung der Nachnahme bedingte Uebernahme der Waare zu verweigern und Schadenersatz wegen nicht vertragsmässig erfolgter Lieferung wider den Verkäufer geltend zu machen.

Aus Italien.

Die Eisenbahn-Ergänzungsbauten. Im Verfolg des Gesetzes vom 29. Juli 1879, durch welches die Herstellung von über 7 000 km neuer Eisenbahnen behufs Ergänzung des Italienischen Eisenbahnnetzes genehmigt wurde, hat die Regierung der Deputirtenkammer den Entwurf zu einem weiteren Gesetze vorgelegt, durch welches besonders die Beträge festgestellt werden sollen, welche als Staatsbeiträge zu den Kosten der Eisenbahnlinien der 2., 3. und 4. Kategorie in die jährlichen Budgets eingestellt werden sollen. Die Eintheilung der neuen Eisenbahnbauten in Kategorien bezieht sich bekanntlich auf die je nach der commerziellen und politischen Bedeutung der einzelnen Linien verschiedene Beitragsquote des Staates. Die erste Kategorie baut der Staat ganz auf eigene Kosten; bei der zweiten Kategorie trägt der Staat $^{9}/_{10}$, die Localinteressenten (Provinzen etc.) $^{1}/_{10}$ der Kosten; bei der dritten Kategorie trägt der Staat $^{8}/_{10}$, die Localinteressenten $^{2}/_{10}$; bei der vierten der Staat $^{6}/_{10}$, die Interessenten $^{4}/_{10}$.

Der Gesammtbeitrag des Staates ist nach dem vorgelegten Gesetzentwurfe festgestellt:

für die Linien der zweiten Kategorie auf	265 066 600	Lire,
„ „ „ „ dritten „ „	259 797 120	„
„ „ „ „ vierten „ „	94 130 000	„
zusammen auf	618 993 720	Lire.

Der Betrag für die zweite Kategorie soll auf die Etatsjahre von 1880 bis 1897 vertheilt werden. Auf das Jahr 1880 kommen 5 720 000 L., auf 1881 6 193 400 L., auf 1882 sollen eingestellt werden 7 037 000 L., für 1883 steigt der Betrag auf 17 432 000 L., der jährliche Beitrag des Staates für die Bahnen dieser Kategorie steigt dann noch bis zu dem Höchstbetrage von 21 482 400 L. im Jahre 1887 und nimmt dann wieder, wenn auch nicht stetig, ab, bis er im Jahre 1896 11 229 800 L. und im Jahre 1897 noch 9 529 800 L. beträgt.

Der Staatsbeitrag von 259 797 120 L. für die Linien der dritten Kategorie wird auf die Etatsjahre von 1880 bis 1900 vertheilt. Es werden verrechnet auf 1880 3 156 092 L., auf 1881 3 417 200 L., auf 1882 3 883 200 L., auf 1883 15 100 700 L. und dann steigend bis zum Höchstbetrage von 19 147 200 L. in 1888, dann wieder fallend, bis im Jahre 1900 noch der Betrag von 7 763 628 L. in den Etat einzustellen bleibt.

Die als Staatsbeitrag für die Linien der 4. Kategorie zu verrechnenden 94 130 000 L. vertheilen sich ebenfalls auf die Jahre von 1880 bis 1900 und zwar beginnt das erstere mit der Summe von 1 283 141 L. Der Beitrag steigt hiernach in unregelmässiger Weise und beträgt schliesslich im Jahre 1900 12 870 659 L.

Die im Gesetze vom 29. Juli 1879 für Beschaffung von Betriebsmitteln ausgeworfene Summe von 63 265 713 L. soll auf die Jahre 1881 bis 1900 vertheilt werden. Für 1881 und 1882 sind je 2 000 000 L., für 1883 2 700 000 L. und so wechselnd weiter bis zum Höchstbetrage von 8 000 000 L. in 1893 in Ansatz gebracht. In 1894 fällt der angesetzte Betrag wieder auf 1 000 000 L., bleibt dann bis 1899 gleichmässig auf 1 500 000 L., bis schliesslich pro 1900 noch 1 265 713 L. bleiben.

Ausser diesen Bestimmungen über die für die verschiedenen Jahre in den Staatshaushalts-Etat einzustellenden Summen enthält der betreffende den Deputirten jetzt vorgelegte Gesetzentwurf noch Bestimmungen bezüglich der Versetzung verschiedener Bahnlinien in andere Kategorien, als für dieselben nach dem Gesetze vom 29. Juli 1879 vorgesehen war. Ferner soll durch Artikel 9 dieses Gesetzentwurfes die Regierung ermächtigt werden, die Vorarbeiten für die Verbindung des Schienennetzes der Insel Sicilien mit dem des Italienischen Festlandes durch Untertunnelung der Meerenge von Messina auf Staatskosten ausführen zu lassen.

Aus England.

H. S. Die Aussichten für die Englischen Bahnen werden in Capitalistenkreisen im Allgemeinen jetzt als ungünstig bezeichnet. Die Betriebskosten wachsen, während Frachten und Billetpreise für Reisende theils durch die Concurrenz der Bahnen unter sich, theils durch die billigen Canal- und besonders Küstenfrachten, und theils durch die allgemeine Stimme des Landes täglich mehr gedrückt werden. Dazu kommt, dass die Anzahl der Leute, die dritte Classe fahren, sich immer mehr vergrössert. Die Einführung des Blocksystems sowie durchgehender Bremsen verursachen ebenfalls grosse Extrakosten. Ferner sind die Kosten für Materialien, Löhne und Steuern sowie Vergrösserungen von Stationen, die oftmals wegen des hohen Alters der Bahn mitten in volkreichen Städten auf theuerem Terrain liegen, in Betracht zu ziehen. — Auf der London-Northwestern Eisenbahn, einer der bestverwalteten, betrugen die Betriebsausgaben im abgelaufenen Jahre 52 pCt. der Einnahmen und dies trotz der jetzt herrschenden ausserordentlich niedrigen Kohlenpreise. Dazu kommt, dass die Ausdehnung der Systeme der verschiedenen grossen Eisenbahngesellschaften stets fortschreitet und das Capital für Zweiglinien stark vergrössert wird, welche sich auf Jahre hinaus nicht rentiren und nur aus Furcht gebaut werden, dass eine der Concurrenzbahnen die Linie nicht früher baut.

Holzbedarf in Amerika.

Die mit beschleunigten Schritten zunehmende Besiedelung Nordamerikas bringt erklärlicher Weise eine rapide Abnahme der dortigen Waldungen mit sich und da an Ersatz der letzteren bisher nicht gedacht ist, so fängt man an, mit Besorgniss dem Zeitpunkt entgegen zu sehen, wo die mit Fichten, dem wichtigsten Nutzholz liefernden Baum, bestandenen Waldungen verschwunden sein werden.

Aus einer neuerlich in den „Forestry Bulletins“ von dem „Censusbureau“ veröffentlichten eingehenden statistischen Arbeit, welcher Karten über die mehr oder weniger bereits abgeholzten, bezw. noch mit Holz bestandenen Landestheile beigefügt sind, ergiebt sich die für Amerika ziemlich beunruhigende Thatsache, dass in den nordwestlichen Staaten Michigan, Wisconsin und Minnesota, den bisherigen einzigen Lieferanten des Fichten-Nutzholzes für den ganzen Nordwesten und den grössten Theil des Ostens, die Fichtenwälder zu einem sehr grossen Theil bereits ausgerottet sind und der verbleibende Theil, soweit er wenigstens bis jetzt ohne grosse Schwierigkeit erreichbar ist, nur noch etwa 89 Millionen Fuss Fichten-Nutzholz wird hergeben können, so dass in etwa 11 bis 12 Jahren der ganze Vorrath daran erschöpft sein wird.

Der Status im Juni 1880 war nämlich folgender:

	Millionen Fuss in noch stehenden Waldungen	Millionen Fuss geschlagen i. J. 1879/80	Bleibt Bedarf für
Michigan, untere Halbinsel	29 000	4 069	7,13 Jahre
„ obere „	6 000	328	18,30 „
Wisconsin	41 000	2 097	19,52 „
Minnesota	6 100	541	11,27 „
Total	82 100	7 035	11,67 Jahre.

Es ist hiernach bestimmt zu erwarten, dass schon in wenigen Jahren der jetzige ungeheure Holzhandel Chicagos, wenigstens soweit er die Versorgung des „weiten Westens“ zum Gegenstande hat, und damit also die Rentabilität der betheiligten Bahnen erheblich sinken wird. Die für das ganze Land wichtigste Frage aber ist die, was der grösstentheils baumlose Westen anfangen wird ohne die Versorgung mit Holz aus jenen Districten.

Das „Censusbureau“ hat auch ähnliche Zusammenstellungen gemacht für die südlichen Staaten Florida, Alabama, Mississippi und Texas, wo die langnadelige und die gelbe Fichte vorherrschen. Der dort noch stehende Theil des für den Handel verwerthbaren Nutzholzes wird auf zusammen etwa 119 Millionen Fuss veranschlagt, doch geht es in diesen Gegenden mit dem Abräumen weniger schnell vorwärts, als im Nordwesten. Mindestens die Hälfte des vorangegebenen Bestandes gehört Texas an.

Ausserdem befinden sich noch ansehnliche Wälder in Louisiana und Georgia, über welche aber bis jetzt Statistica nicht vorliegen.

Auch im nordöstlichen Arkansas und dem benachbarten Theile von Missouri, giebt es noch einigen Bestand an Holz, welches in beträchtlichen Mengen den St. Louis Markt erreicht.

Die südliche Fichte ist für viele Zwecke kein annehmbarer Ersatz für die nördliche und selbst nach dem Süden wird, speciell für die inneren Theile des Hauses, der Holzbedarf vom Norden bezogen.

Die Nachfrage nach Fichtenholz wird aber im Süden nie so bedeutend werden, als im Nordwesten, nicht nur weil der Süden weniger bevölkert ist, sondern auch, weil er — excl. des grössten Theiles von Texas — selbst holzreich und ein grosser Theil dessen, was für Häuserbau und Einfriedigung nöthig, in der Nähe zu haben ist, wenn nicht in Fichten-, so doch in anderem werthvollen Holz. Dasselbe gilt für den Nordosten von Illinois, obwohl dort die grössere Dichtigkeit der Bevölkerung die Ausrottung der Wälder in hohem Grade beschleunigt hat.

Eine der für den Verkehr besonders wichtigen Eigenthümlichkeiten der Fichtenwälder, vorzüglich der im Norden, ist die, dass der abgeholzte Boden wenig Werth für andere Zwecke hat. Bei Wegnahme anderer Bäume kann das Land zur Anlegung von productiven Farmen dienen; aber wo Fichten abgeräumt sind, bleibt nichts, woraus die Versorgung der Bevölkerung oder der Verkehr Nutzen ziehen könnte. Eisenbahnen, welche durch solche Länder führen, können Jahre lang ausgezeichneten Verkehr, dann aber sehr wenig zu thun haben. Dies ist u. A. der Fall entlang den südlichen Atlantischen Küsten, wo, nachdem das Holz geschlagen ist und die Terpentingärten erschöpft sind, nichts an die Stelle dieser Producte tritt.

Wo aber die Fichte in Gesellschaft grösserer Mengen von Laubholz steht, giebt es häufig sehr schönes Farmland, im Süden oft das beste Baumwolleland, wie im südwestlichen Georgia.

Die Censuskarte zeigt zugleich, dass das ganze Fichtenland der unteren Halbinsel von Michigan stark mit Laubbäumen durchsetzt ist, ebenso ein Theil von Wisconsin und Minnesota. Daraus erklärt sich auch die sehr starke Bevölkerungszunahme in den Fichtenländereien der unteren Halbinsel von Michigan und der bedeutende Verkehr der diese durchziehenden Bahnen.

Grosse Eisenbahnunfälle.

Aus der nachstehenden, der „Railway News“ entnommenen Zusammenstellung grösserer Eisenbahnunfälle, d. h. solcher Unfälle, bei welcher die Zahl der verunglückten Personen eine verhältnissmässig grosse war, ist mit Genugthuung zu ersehen, dass Deutschland gar nicht, Oesterreich nur mit einem Falle bei diesen „grossen“ Unfällen betheiligt ist, wenigstens soweit diese Zusammenstellung reicht.

8/5. 42. 50 Passagiere verbrannt bei Belleville, Frankreich.

6/5. 52. 46 Personen getödtet, 30 verletzt in Folge offenstehender Drehbrücke bei Norwalk, Conn. Ver. Staaten Nordamerika.

24/10. 54. 40 Personen getödtet auf der Great Western in Canada.

17/7. 56. 62 Personen, meistens Kinder, verbrannt, 100 verletzt, auf der North Pennsylvania Bahn.

17/3. 57. 60 Personen getödtet auf der Great Western in Canada bei Des Jardins Canal.

28/6. 57. 11 Personen getödtet und 100 verletzt bei Lewisham, England.

27/1. 59. 30 Personen getödtet, 40 verwundet in Folge einer ausgewaschenen Stelle auf der Süd-Michigan Bahn, bei South Bend, Ind., Ver. St. Nord-A.

2/8. 59. 13 Personen getödtet auf der Albany Vermont and Kentucky Eisenbahn, im Tomhannock Creek.

31/12. 59. 14 Personen getödtet auf einer Brücke in der Nähe von Columbus, Ver. St. Nord-A.

25/8. 61. 23 Personen getödtet, 100 verletzt im Clayton-Tunnel bei London, England.

13/10. 62. 15 Personen getödtet, 60 verletzt bei Winchburg, Schottland.

15/7. 62. 50 Personen getödtet, 60 verletzt auf der Eisenbahn in der Nähe von Port Jervis, Ver. St. Nord-A.

11/12. 67. 15 Personen getödtet bei Hanlan-Bridge auf der Vermont-Centralbahn, Ver. St. Nord-A.

18/12. 67. 40 Personen verbrannt bei Angola, Lake Shore, Ver. St. Nord-A.

14/4. 68. 20 Personen getödtet, 60 verletzt bei Carr's Rock in der Nähe von Port Jervis, Ver. St. Nord-A.

20/8. 68. 38 Personen verbrannt bei Abergele, Nord-Wales.

20/8. 68. 21 Personen getödtet, 60 verletzt auf der Nordwestbahn in Böhmen.

14/7. 69. 10 Personen verbrannt bei Mast Hope, N. Y., auf der Eriebahn, Ver. St. Nord-A.

3/7. 71. 15 Personen getödtet, 20 verletzt bei Harpeth River, Tenn., Ver. St. Nord-A.

26/8. 71. 30 Personen getödtet, 50 verletzt in Folge Zusammenstosses bei Revere in der Nähe von Boston, Mass., Ver. St. Nord-A.

6/2. 72. 22 Personen getödtet beim Brand eines Oelzuges bei New Hamburg, N. Y., Ver. St. Nord-A.

24/12. 72. 19 Personen getödtet beim Herabfallen eines Zuges in eine Schlucht bei Norwich, England.

10/9. 74. 24 Personen getödtet, 40 verletzt in Folge Zusammenstosses bei Shipton, England.

20/10. 74. 34 Personen ertrunken dadurch, dass ein Zug in den Cherwellfluss, England, fiel.

21/1. 75. 13 Personen getödtet bei einem Zusammenstoss auf der Great Northern Bahn, England.

26/9. 76. 25 Personen getödtet durch einen Unfall bei Black Lick Station, Pa., Ver. St. Nord-A.

26/12. 76. 80 Personen getödtet durch den Unfall bei Ashtabula, Ver. St. Nord-A.

20/12. 80. 200 Personen ertrunken in Folge Zusammenbrechens der Tay-Brücke, Schottland.

1/3. 81. 40 Auswanderer getödtet bei einem Zusammenstoss bei Macon, Mo.

Strafrecht.

v. O. Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports, herbeigeführt durch die mangelhafte Beleuchtung des Rangirbahnhofes. — In einer Aprilnacht 1881 ereignete sich auf dem Rangirbahnhofe der Ostbahn zu Berlin durch den Zusammenstoss zweier Züge ein Unfall, welcher die Beschädigung der Maschine und mehrerer Wagen, welche letzteren entgleisten, zur Folge hatte. Die eingeleitete Untersuchung ergab, dass der Oberarbeiter M. und der Hülfsweichensteller Sch. wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransports unter Anklage gestellt wurden. Dem ersteren, welcher übrigens die Prüfung als Rangirmeister bestanden hat, lag es während jener Nacht ob, einen Zug zu rangiren, was darin besteht, dass die zu dem Zug bestimmten, auf verschiedenen Schienensträngen stehenden Wagen auf einen einzigen Strang vereinigt werden müssen. Der Rangirmeister befindet sich nicht auf dem Zuge, sondern auf dem Planum der Bahn, während es dem Zugführer bestimmungsmässig obliegt, auf etwaige Hindernisse vor dem Zuge zu achten. Während der Zeit des Rangirens kommen natürlich auch Züge von auswärts an, deren Einlaufen indess durch eine, an einer bestimmten Stelle angebrachte rothe Laterne signalisirt werden soll. In jener Nacht wurde nun M. von einem anderen Rangirmeister, welcher die Generalaufsicht führte, darauf aufmerksam gemacht, dass der erwähnte Zug bald einlaufen werde und deshalb ein zu weites „Vorziehen“ zu vermeiden sei. Hierunter musste unbedingt ein Fernhalten von dem in Frage kommenden Schienenstrang verstanden werden. M. rangirte indess ruhig weiter, indem er, hinter dem Zuge stehend, dem Maschinenführer mit der Pfeife die Signale zum Vor- oder Zurückgehen gab. Auf diese Weise bewegte sich der Rangirzug nach vorn, als unerwartet der von Aussen kommende Zug einlief und durch die für den ersteren gestellte Weiche auf denselben Strang gerieth. Der Unfall hätte übrigens viel schwerere Folgen gehabt, falls die Weiche nicht für den Rangirzug gestellt gewesen wäre; doch wäre der Zusammenstoss naturgemäss verhindert worden, wenn der Rangirzug nicht zu jener Zeit eine Bewegung nach vorn gemacht, zu welcher Bewegung M. das Signal gegeben hatte. — Bei der Verhandlung kam der allerdings auffällige Umstand zur Sprache, dass in jener Nacht der Einlauf des Aussenzuges nicht durch jene rothe Signallaterne gemeldet worden war, und dass diese vorgeschriebene Signalisirung nicht regelmässig zur Anwendung kommt; dessenungeachtet erkannte das Landgericht für M. auf schuldig, weil er in anderer Weise auf das Einlaufen des Zuges aufmerksam gemacht worden war und verurtheilte ihn zu vierzehn Tagen Gefängniss, wogegen es betreffs des Sch. auf Freisprechung erkannte, weil er sich den von beiden Seiten kommenden Zügen gegenüber in einer Nothlage befunden hatte. Gegen den als Maschinenführer fungirenden Heizer, welchem die Beobachtung des Vorderterrains oblag, war überhaupt keine Anklage erhoben worden, weil derselbe durch das Fehlen der Signallaterne hinreichend entschuldigt erschien. (Erk. der IV. Strafkammer des Landger. I. zu Berlin vom 29. März 1882; Berl. Ger.-Zeit. 1882. No. 38.)

Literatur.

Das Tarifwesen der Oesterreichischen Privat-Eisenbahnen. Eine übersichtliche Zusammenstellung der bezüglichen rechtlichen und administrativen Vorschriften. Von Dr. Emil Lange v. Burgenkron, Ober-Inspector der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen. Unter diesem Titel wurde eine (bereits in No. 33 d. Ztg. signalisirte) Arbeit publizirt, welche sich bescheiden eine Compilation nennt, aber die Vortheile einer solchen mit der systematischen Gliederung nach wissenschaftlichen Erfordernissen verbindet. Die zahlreichen, das Tarifwesen betreffenden Normen sind nicht nur nach den einzelnen Materien zusammengestellt, sondern es sind auch die tarifarischen Differenzen der Oesterreichischen Bahnen übersichtlich geordnet. Durch die Berufung auf die Ge-

setzes- oder Verordnungsquelle ist die Vergleichung sehr erleichtert. Das Trockene solcher Zusammenstellungen ist durch die Voranschickung der leitenden Grundsätze wohl in etwas vermindert; doch wäre zu wünschen, dass der geschätzte Verfasser in dieser Beziehung etwas mehr geboten hätte und sich weniger durch sein offenbares Strehen der grösstmöglichsten Uebersicht und Kürze hätte leiten lassen. Ohne eine Vergrösserung des Umfanges dieser Arbeit wäre dies allerdings nicht möglich; vielleicht lässt sich bei einer zweiten, gewiss bald nöthigen Ausgabe diesem Wunsche einigermassen Rechnung tragen. Auch in seiner gegenwärtigen Gestalt hilft das Werk aber einem unläugbaren Bedürfniss ab und kommt der tagenden Tarif-Enquête sehr zu statten. Es wird gewiss zu einer wissenschaftlich-praktischen Bearbeitung des Tarifwesens den Anstoss gehen. Die Kategorisirung des gesammten Materials nach den 5 Oesterreichischen Hauptgesetzen, insbesondere aber nach 12 Hauptgebieten wird jede solche Arbeit erleichtern. Auch die blosse Aufzählung des Inhalts-Verzeichnisses dieser Gruppen, welche wieder in zahlreichen Unterabtheilungen in formeller und materieller Beziehung, sowie nach der allgemeinen oder besonderen Billigkeit für alle oder die betreffenden und deshalb auch genannten Bahnen behandelt werden, würde einen grösseren, als den uns zu Gebote stehenden Raum erfordern. Lange's Zusammenstellung ist sohin als ein unentbehrliches Register der Oesterreichischen Tarifgesetzgebung zu bezeichnen.

De Staat en de spoorwegmaatschappien. Akademisch proefschrift door W. J. M. Westerwoudt. Amsterdam, Metzler & Basting.

Diese Dissertation enthält eine vergleichende Uebersicht über den jetzigen Stand der Eisenbahngesetzgebung sowohl in den Niederlanden als in den bedeutendsten Ländern Europas, mit Rücksicht auf das Verhältniss zwischen dem Staat und den Privat-Eisenbahngesellschaften.

Die Frage, inwieweit Privatbahnen zweckmässig sind oder eine Verstaatlichung aller Eisenbahnen vorzuziehen ist, kommt dabei nur beiläufig zur Sprache; der Verfasser hat sich das Ziel gesetzt zu untersuchen, welchen Standpunkt der Gesetzgeber den Privatgesellschaften gegenüber eingenommen hat, und anzuzeigen, inwieweit den Eisenbahngesellschaften die selbstständige Regulirung ihrer eigenen Interessen überlassen ist.

In fünf Capiteln wird die Eisenbahngesetzgebung in England, Belgien, Frankreich, Preussen und den Niederlanden behandelt. — Vom Entstehen der Eisenbahnen ab giebt der Verfasser eine sehr interessante Uebersicht der Geschichte der Eisenbahngesetzgebung in oben erwähnten Ländern und widmet schliesslich noch ein Capitel dem Berner Entwurfe, betreffend das internationale Eisenbahntransport-Recht.

Das mit vieler Sorgfalt durchgeführte Werk, bei dessen Bearbeitung die besten und neuesten Quellen dem Verfasser zu Gebote gestanden haben, wird in der Literatur des Eisenbahnrechts und der Eisenbahngeschichte seinen verdienten Platz finden.

Personal-Nachrichten.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Bei der seit dem 1. Mai cr. durch Allerhöchsten Erlass vom 5. April cr. eingesetzten „Königlichen Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn" in Berlin fungiren: a) als Mitglieder: Geheimer Regierungsrath Hartnack als c. Vorsitzender; Regierungsrath Fuhrmann stellvertretender Vorsitzender; b) als Hilfsarbeiter: Oberbetriebsinspector Rust, Ober-Güterverwalter Rörig; Maschinenmeister Reinert und Gerichtsassessor Dr. Koch.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Hanseatisch - Pommerscher Eisenbahnverband. Mit Bezug auf die seitens der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg unterm 18. März cr. in No. 69 des Deutschen Reichsanzeigers vom 21. März cr. erlassene Publication wird hierdurch bekannt gemacht, dass mit dem 1. Mai cr. zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1878 der Nachtrag 7 in Kraft getreten ist, welcher anderweite theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Spandau und Wittenberge B. H. einerseits und den Hinterpommerschen Verbandsstationen andererseits enthält. Der qu. Nachtrag kann zum Preise von 0,05 *M.* pro Exemplar durch die Verbandsstationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 1. Mai 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (860)

Englisch - bezw. Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 3. März cr. und 10. April cr. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die neuen Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefte IVa, IVb (I. und II. Abtheilung) und VIa und VIIa sowie die Englisch - Südwestdeutschen Tarifhefte IV, VI und VII am 1. Mai cr. in Kraft treten werden.

Dagegen werden die neuen Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefte VIb und VIIb erst am 1. Juni cr. in Wirksamkeit treten. Köln, den 30. April 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (861)

Die Beförderung der zu den Ausnahmefrachtsätzen für den Transport von Steinkohlen und resp. Cokes von den diesseitigen Stationen Bochum und Herne nach Stationen der Kaiserin Elisabeth-, der Kronprinz Rudolf, der Niederösterreichischen Staats- und der Kaiser Franz-Josefbahn zur Abfertigung kommenden Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen. Köln, den 29. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndiretion (rechtsrheinische). (862)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Die mit Gültigkeit vom 17. Januar bezw. 27. Februar 1878 für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Cokes aus dem Waldenburger Grubenrevier nach Station Kralup der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn via Görlitz - Ebersbach - Bakow eingeführten Frachtsätze treten am 15. Juni dieses Jahres ausser Kraft. Berlin, den 28. April 1882. Königliche Eisenbahndirection. (863)

Westholsteinische Eisenbahn. Der Local - Gütertarif, Heft II, vom 21. August 1877 nebst den dazu erschienenen Nachträgen wird durch eine am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Neuausgabe ersetzt. Exemplare des Tarifs sind bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu haben. Neumünster, den 30. April 1882. Die Direction. (864)

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Mai erscheint der 4. Nachtrag zum Hessisch-Pfälzischen Gütertarife vom 1. October 1881. Derselbe enthält theilweis veränderte Frachtsätze für unsere Stationen Hanau und Höchst a/M. und ist von unserem Tarifbüreau zum Preis von 5 ₰ käuflich zu erhalten. Mainz, den 28. April 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (865)

Hessische Ludwigsbahn. Für die Beförderung gewisser Artikel in Wagenladungen zwischen Italien sowie Triest einerseits und Belgien sowie England anderseits via Brenner - Kufstein erscheinen am 1. Mai d Js. Ausnahmetarife, welche die Fracht von Peri transit, bezw. Triest bis Gustavsburg und Bingen enthalten.

Beide Tarife sind von unserem Tarifbüreau zu je 5 ₰ pro Exemplar zu beziehen. Mainz, den 28. April 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (866)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 8. Mai d. Js. wird die bei unserer Station Breslau errichtete Kohlen-Ueberladestelle **„Pöpelwitzer Weiche"** dem Verkehr übergeben und können nach derselben von diesem Tage ab zur Weiterverfrachtung auf der Oder ab Breslau bestimmte Kohlensendungen auf den diesseitigen Kohlenstationen aufgegeben werden. An Fracht werden für diese Sendungen die im diesseitigen Local-Kohlentarif vom 1. Januar 1875 (2. Auflage vom August 1881) für „Breslau, bei Weiterverfrachtung auf der Oder" enthaltenen Frachtsätze erhoben. Die Frachtbriefe müssen die Vorschrift tragen: „Pöpelwitzer Weiche, zur Weiterverfrachtung auf der Oder". Breslau, den 1. Mai 1882. Königliche Direction. (867)

Italienisch-Deutscher Lebensmittel-Verkehr. Am 15. Mai d. J. wird ein II. Nachtrag zu dem Ausnahmetarife für den Transport von Lebensmitteln vom 1. October 1880 in Wirksamkeit treten. Derselbe enthält Frachtermässigungen für verschiedene Stationen der Sächsischen Staatsbahn, der Thüringischen Bahn, der Berlin - Anhalter Bahn, sowie der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Magdeburg. Köln, den 30. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (868)

Belgisch- und Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 5. Mai cr. werden zu den Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheften Xa und Xb die Nachträge I und zu dem Englisch-Südwestdeutschen Tarifheft X der Nachtrag II eingeführt. Sofern hiermit Erhöhungen verknüpft sind, treten dieselben erst am 20. Juni cr. in Kraft. Köln, den 3. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection Köln (linksrhein.). (869)

Am 15. d. Mts. gelangt der I. Nachtrag zum Tarif für den **Magdeburg-Bayerischen Verbands-Güterverkehr** vom 1. Februar 1882 zur Einführung. Derselbe enthält: I. Ergänzung des Vorwortes; II. veränderte Frachtsätze; III. Ausnahmefrachtsätze für Salztransporte ab Stassfurt; IV. Berichtigungen bezw. Ergänzungen. Insoweit durch diesen Nachtrag vereinzelt Erhöhungen eintreten, verbleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Juni lfd. Js. in Kraft. Dresden, am 2. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (870)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die im Mitteldeutschen Verbands-Gütertarif für die Station Werdau der vormaligen Sächsisch - Thüringischen Ost - Westbahn enthaltenen Frachtsätze kommen vom 15. Juni d. J. ab in Wegfall.

Der Verkehr der Station Werdau wird von diesem Zeitpunkte ab lediglich zu den für die Sächsische Staatsbahnstation

Werdau im Mitteldeutschen bezw. Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande bestehenden Taxen vermittelt. Eine Einschränkung der directen Expedition tritt hierdurch nicht ein. Erfurt, den 1. Mai 1882. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Mitteldeutschen Verbandes. (871)

Am 1. Juni d. J. wird die Gotthardlinie zwischen Luzern und Chiasso für den Güterverkehr eröffnet werden, und treten an diesem Tage directe Gütertarife zwischen den wichtigeren Stationen Deutschlands und Italiens in Kraft. Vorerst werden diese Tarife nur für den Verkehr nach Italien Anwendung finden, während die Italienischen Stationen in der Richtung nach Deutschland erst nach Fertigstellung der Italienischen Ausgabe des Tarifs, voraussichtlich im Laufe des Monats Juni direct expediren werden.

Bis dahin können die aus Italien kommenden Güter von den Italienischen Stationen nach Chiasso transit und von dort zu denjenigen Sätzen und Bestimmungen weiter befördert werden, welche für den directen Tarif über den Gotthard gelten.

Insoweit in den neuen Tarifen über den Gotthard Verbindungen enthalten sind, welche auch in den Tarifen über den Brenner (Tarif vom 1. October 1880) vorkommen, treten diese letzteren am 1. Juni d. J. mit der Massgabe ausser Kraft, dass deren Anwendung im Verkehr aus Italien bis zum Erscheinen der Italienischen Ausgabe der Gotthardtarife gestattet ist. Ferner darf der bezeichnete Theil der Tarife über den Brenner vom 1. October 1880 auch noch weiter und zwar bis zum 1. August 1882 angewendet werden, falls durch die Gotthardtarife etwa Erhöhungen einzelner Tarifsätze eintreten sollten.

Der Tarif (Theil I reglementarische Vorschriften, Waarenclassification, Theil III Tariftabellen für den Verkehr via Gotthard) ist vom 20. Mai cr. ab von der Drucksachen-Controle der unterzeichneten Verwaltung zu beziehen. Preis pro Theil 1 ℳ.

Neben den allgemeinen Gütertarifen kommen noch besondere Ausnahmetarife

1. für den Export von Steinkohlen
   a) von der Saar und
   b) von dem Rheinisch - Westfälischen Gebiet nach Italien,
2. für den Export von Lebensmitteln in Wagenladungen von 10 000 kg in Eilfracht aus Italien nach Deutschland

unter den vorstehend gegebenen Bedingungen am 1. Juni 1882 zur Einführung. Preis dieser drei letzteren Tarife pro Stück 20 ₰.

Vom 1. Juni 1882 ab sind die Tarife bei den in denselben enthaltenen Deutschen Verbandstationen zu beziehen.

Mit Rücksicht auf das grosse Interesse, welches der Deutsche und Italienische Handelsstand der Ausgabe der vorbezeichneten Tarife entgegenbringt, sind wir bereit, hierüber auf Anfragen jetzt schon jede gewünschte nähere Auskunft zu geben. Strassburg, den 1. Mai 1882. Die geschäftsführende Verwaltung für den Deutsch-Italienischen Verkehr über den Gotthard: Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (874)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit dem 1. Mai cr. kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Dresden-Friedrichstadt und Grossenhain der Berlin-Dresdener Bahn einerseits und den Stationen der Strecken Berlin (excl.) -Blankenheim und Halle-Münden des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits, anderweite, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung, worüber das Nähere bei den Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 28. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (875)

4. Submissionsresultate.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn (Maschinentechnisches Bureau der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn). Submissionsresultate auf: A. 38 zweiachsige Gepäckwagen für Güterwagen mit Bremse; B. 40 zweiachsige Plateauwagen mit radial verstellbaren Achsen ohne Bremse. Breslau, den 26. April 1882.

Offerte pro Wagen mit Bremse ℳ	Offerte pro Wagen ohne Bremse ℳ	Submittent: Name und Domicil	Lieferort	Lieferzeit
A. 38 zweiachsige Gepäckwagen für Güterwagen mit Bremse.				
5 875	—	„Saxonia", Eisenwerke und Eisenbahn-Bedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	7 Monat nach Zuschlag 6 Stück monatlich
5 890	—	Schmieder & Mayer in Karlsruhe	Karlsruhe	7 Monat nach Zuschlag 10 Stück monatlich
5 750	—	Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg	Nürnberg	6 Monat nach Zuschlag 10 Stück monatlich
5 820	—	F. Wöhlert'sche Maschinenbau-Anstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	Elbing	7 Monat nach Zuschlag 10 Stück monatlich
5 750	—	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	6 Monat nach Zuschlag 10 Stück monatlich
5 800	—	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg i. Pr.	7 Monat nach Zuschlag 8 Stück monatlich
5 900	—	Gebrüder Gastell in Mainz	Mainz	30 Wochen nach Zuschlag 2 Stück pro Woche
4 650	—	Friedr. Deicke in Wittenberge	Wittenberge	bis ultimo December 1882
5 880	—	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	7 Monat nach Zuschlag 5 Stück pro Monat
5 850	—	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn - Wagenbau in Breslau	desgleichen	30 Wochen nach Zuschlag 2 Stück pro Woche
B. 40 zweiachsige Plateauwagen mit radial verstellbaren Achsen ohne Bremse.				
—	2 145	„Saxonia", Eisenwerke und Eisenbahn-Bedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	8 Monat nach Zuschlag 20 Stück pro Monat
—	2 140	Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg	Nürnberg	32 Wochen nach Zuschlag
—	2 135	F. Wöhlert'sche Maschinenbau-Anstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	Elbing	9 Monat nach Zuschlag
—	2 150	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	9 Monat nach Zuschlag
—	2 200	L. Steinfurt in Königsberg i. Pr.	Königsberg i. Pr.	7 Monat nach Zuschlag 20 Stück pro Monat
—	2 140	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschlesischer Bahnhof Breslau	9 Monat nach Zuschlag
—	2 095	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn - Wagenbau in Breslau	desgleichen	6 Monat nach Zuschlag 20 Stück monatlich

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Waldenburg, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, einerseits und den Stationen Frankfurt a/M., Sachsenhausen, Hanau, Höchst und Wiesbaden des Directionsbezirks Frankfurt a/M., sowie den Stationen Amanweiler Gr., Ars a. d. M., Fentsch Gr., Forbach, Homburg i. Lothr., Luxemburg, Metz, Noveant Stat. u. Grenze, Stieringen und Wadgassen der Reichseisenbahnen andererseits, werden vom 15. Juni 1882 ab um 3 km erhöht. Frankfurt a/M., den 27. April 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (876)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die mit dem 1. Mai l. Js. für Basel Elsässische Bahn laut Tarif für den Bayerisch - Elsass - Lothringisch-Luxemburgischen Güterverkehr in Kraft getretenen Taxen finden auch für Basel Badische Bahn Anwendung, insoweit dieselben billiger sind, als jene des Badisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. October 1878. Karlsruhe, den 2. Mai 1882. Generaldirection. (877)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. In Berichtigung des Schlusspassus unserer Bekanntmachung vom 9. April cr. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die mit Durchgangsbillets versehenen Reisenden auch noch über den 15. d. Mts. hinaus, zu welchem Termine lediglich der Externverkehr der Berliner Stadtbahn mit dem Osten eröffnet werden wird, in Berlin von und nach dem Schlesischen Bahnhofe (anstatt Ostbahnhof) überführt werden. Der Eröffnungstermin für den Durchgangsverkehr mittelst Stadtbahn wird

seiner Zeit veröffentlicht werden. Bromberg, den 1. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (778 J)

Die Station Duisdorf wird vom 10. Mai cr. ab mit directen Frachtsätzen in den sowohl im Rheinischen Nachbar-Güterverkehr als im Localverkehr der unterzeichneten Verwaltung bestehenden Ausnahmetarif E für Basaltsteine, Thonerde etc. aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen Auskunft. Köln, den 5. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (879)

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum diesseitigen Localgütertarif gelangt mit Wirkung vom 1. Mai l. J. der I. Nachtrag zur Ausgabe, welcher enthält:

1. eine Erweiterung der Tarifvorschriften,
2. eine Berichtigung und Ergänzung des Tarifs für Nebengebühren,
3. eine Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc. und
4. eine Berichtigung von Tarifsätzen,

welch letztere erst vom 1. Juli l. J. ab wirksam wird.

Exemplare des Nachtrags sind von den Güter-Expeditionen unentgeltlich zu beziehen. Darmstadt, den 27. April 1882. Direction der Main-Neckar-Bahn. (880)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge wird die Station Szliacs für die Dauer der Sommersaison d. J. vom 15. Mai bis Ende September cr. für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Einer Mittheilung der Specialdirection der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zufolge ist am 1. d. Mts. die 19,99 km lange Bahnstrecke von Babenhausen nach Hanau mit den Stationen Babenhausen, Seligenstadt (10,12 km), Hainstadt (14,78 km), Klein-Auheim (17,32 km) und Hanau (Ostbhf.) (19,99 km) und die 10,69 km lange Theilstrecke Hetzbach-Beerfelden-Kailbach der Bahn von Erbach nach Eberbach mit den Stationen Hetzbach-Beerfelden, Schöllenbach (5,10 Kilometer) und Kailbach (10,69 km) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 2. Mai 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Oberschlesische Eisenbahn. Am 8. Mai cr. wird die bei der Station Breslau errichtete Kohlenüberladestelle Pöpelwitzer Weiche dem Verkehre übergeben werden. (Siehe auch Tarifbekanntmachung No. 867).

3. Submissionen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrheinischer). Königliches Eisenbahn-Betriebsamt. Die Lieferung von ca. 45,50 cbm Rothbuchenbohlen, — 150 cbm eichene, — 120 cbm kieferne und — 109 cbm tannene Bohlen und Balken etc. zur Unterhaltung der beiden Rheinbrücken bei Köln soll im Ganzen oder getheilt im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 30 ₰ in Briefmarken von der unterzeichneten Dienststelle zu beziehen. An letztere sind die Offerten, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 12. Mai Morgens 10 Uhr einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung der Offerten stattfindet. Köln (Ursulaplatz 6), den 22. April 1882. Königliche Eisenbahnbau-Inspection. (164)

5. Neuer Fahrplan.

Königliche Militäreisenbahn. Fahrplan vom 1. Juni 1882. (176 J)

Gemischte Züge No. 101 Ank.	Abf.	No. 103 Ank.	Abf.	Stationen	Gemischte Züge No. 102 Ank.	Abf.	No. 104 Ank.	Abf.
Vm.	5^{41}	Nm.	2^{45}	↓ Schiessplatz	9^{30}		6^{56}	
5^{50}	5^{52}	2^{54}	3^{2}	Sperenberg	9^{16}	9^{21}	6^{40}	6^{47}
5^{57}	5^{58}	3^{7}	3^{13}	Clausdorf	9^{6}	9^{11}	6^{26}	6^{35}
6^{9}	6^{14}	3^{24}	3^{34}	Zossen	8^{49}	8^{55}	6^{5}	6^{15}
6^{37}	6^{38}	3^{57}	3^{58}	Mahlow	8^{26}	8^{27}	5^{42}	5^{43}
7^{0}		4^{20}		Berlin (Militärbahnhof) ↑	Vm.	8^{4}	Nm.	5^{20}

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat März 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat März 1882	Im Monat März 1882 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat März 1882: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1881: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. März 1882: im Ganzen	pro Kilom.	1881: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden		Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	
Gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	16 165	18 041	12 072	54 362	66 434	249	55 278	207	+ 20·3	194 158	727	143 145	536	+ 35·6
Kaschau-Oderberger Eisenb.	427	54 127	115 696	40 384	287 456	327 840	768	327 457	767	+ 0·1	974 185	2 281	915 781	2 145	+ 6·3
Oesterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 045	305 207	466 767	476 123	2 235 814	2 711 937	1 326	2 697 417	1 341	— 1·1	7 739 620	3 779	7 681 347	3 820	— 1·1
Südbahn-Gesellschaft	2 190	469 264	369 413	644 792	2 284 107	2 928 899	1 337	2 865 052	1 308	+ 2·2	8 382 724	3 828	7 941 252	3 626	+ 5·5
Ungarische Westbahn	373	47 221	24 013	35 437	68 839	104 276	280	107 195	287	— 2·4	327 582	878	338 900	909	— 3·4
Summe	5 302	891 984	993 930	1 208 808	4 930 578	6 139 386	1 158	6 052 399	1 149	+ 0·8	17 618 269	3 323	17 020 425	3 231	+ 2·8
Oesterreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
a) Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	4 364	2 269	2 176	2 976	5 152	139	4 911	133	+ 4·5	15 678	424	14 580	394	+ 7·6
Dalmatiner Bahn	105	996	2 686	1 010	4 915	5 925	56	5 378	51	+ 9·8	17 065	163	13 021	124	+ 31·5
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke)	8	. .	31 569	. .	8 653	8 653	1 082	7 503	938	+ 15·4	25 166	3 146	23 231	2 904	+ 8·3
Niederösterr. Staatsbahnen	154	21 054	21 095	9 692	29 500	39 192	254	34 543	224	+ 13·4	104 796	680	92 210	599	+ 13·5
Tarvis-Pontafel	25	8 281	7 396	6 159	8 841	15 000	600	12 629	505	+ 18·8	36 320	1 453	33 794	1 352	+ 7·5
b) Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	28 613	9 096	8 278	28 392	36 670	327	35 531	317	+ 3·2	104 811	936	87 944	785	+ 19·2
Erbersdorf-Würbenthal	21	1 444	2 730	523	2 451	2 974	142	2 199	105	+ 35·2	8 661	412	6 170	294	+ 40·1
Istrianer Bahn	143	2 990	4 373	3 713	13 521	17 234	121	11 210	78	+ 55·1	42 661	298	31 348	219	+ 36·1
Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 107	2 820	273	1 754	2 027	145	1 722	123	+ 17·7	5 592	399	4 961	354	+ 12·7
Mürzzuschlag-Neuberg	11	1 629	5 093	344	2 459	2 803	255	2 744	249	+ 2·4	8 383	762	8 477	771	— 1·2
Rakonitz-Protivin	144	10 560	17 235	7 793	28 569	36 362	253	34 837	242	+ 4·5	98 897	687	97 357	676	+ 1·6
Tarnow-Leluchow (Orló)	151	6 904	6 300	5 709	20 510	26 219	174	23 062	153	+ 13·1	65 224	432	56 923	377	+ 14·6
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	2 653	3 048	1 278	4 339	5 617	148	3 333	88	+ 68·2	13 327	351	8 715	229	+ 53·3
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
Kaiserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K.Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	217 172	161 341	242 311	687 271	929 582	985	849 546	900	+ 9·4	2 737 625	2 900	2 449 318	2 595	+ 11·8
b) Auf Rechnung der Eigenthumsgesellschaft.															
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	14 161	10 185	12 860	31 859	44 719	247	47 164	261	— 5·4	125 424	693	123 693	683	+ 1·5
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	87 271	138 743	94 123	335 535	429 658	529	349 128	430	+ 23·0	1 187 788	1 463	972 523	1 198	+ 22·1
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	97	54 564	334 705	18 590	277 525	296 115	3 053	272 896	2 813	+ 8·5	728 061	7 506	739 121	7 620	— 1·5
BöhmischeCommercialbahnen:															
Königgrätz-Wostroměř mit Abzweig. Sadowa-Dohalitz-Smiřic	17	1 600	734	659	1 044	1 703	100	. .	. .	. .	1 703	284	. .	. .	. .
Nimburg-Jičin mit Abzweigung von Křinec nach Königstadtl	53	3 139	4 471	1 309	6 082	7 391	139	. .	. .	. .	31 326	653	. .	. .	. .
Prag- (Nussle-) Modřan	13	691	8 469	261	5 113	5 374	413	. .	. .	. .	33 433	2 572	. .	. .	. .
Böhmische Nordbahn	180	57 677	62 362	25 080	120 600	145 680	809	133 753	743	+ 8·9	378 128	2 101	362 381	2 013	+ 4·4
Böhmische Westbahn	201	40 881	103 161	46 170	232 615	278 785	1 387	314 544	1 565	— 11·4	864 532	4 301	917 364	4 564	— 5·8
Bozen-Meraner Bahn	32	12 715	3 028	8 783	6 367	15 150	473	. .	. .	. .	39 896	1 247	. .	. .	. .
Buschtěhrader Eisenbahn	397	49 000	211 090	47 583	344 745	392 328	988	374 208	934	+ 4·8	1 176 875	2 964	1 187 321	2 991	— 0·9
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	89	28 433	132 275	8 010	171 400	179 410	2 016	121 372	1 363	+ 47·9	465 470	5 230	392 187	4 407	+ 18·7
Elbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 195	8 720	395	3 233	3 628	726	2 690	538	+ 34·9	9 668	1 934	7 851	1 570	+ 23·2
Galizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	70 585	84 342	95 956	519 613	615 569	1 749	605 138	1 719	+ 1·7	1 804 534	5 127	1 725 432	4 902	+ 4·6
neues Netz	241			35 479	125 728	161 207	669	130 179	540	+ 23·9	492 635	2 044	377 188	1 565	+ 30·6
Graz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	19 281	52 459	8 961	99 723	108 684	1 194	100 581	1 105	+ 8·1	330 556	3 632	310 102	3 408	+ 6·6
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	121 553	121 024	191 580	551 788	743 368	1 044	683 724	960	+ 8·7	2 008 881	2 821	1 814 160	2 548	+ 10·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	160 632	416 604	268 255	1 724 739	1 992 994	2 859	1 930 972	2 770	+ 3·2	5 992 322	8 597	5 810 555	8 337	+ 3·1
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	44 509	42 633	29 376	71 623	100 999	716	92 135	653	+ 9·6	325 027	2 305	289 609	2 054	+ 12·2
Kaschitz-Schönhofer Localb.	4	48	940	11	594	605	151	. .	. .	. .	5 118	1 279	. .	. .	. .
Kremsierer Eisenbahn	23	5 296	3 796	1 320	3 622	4 942	215	3 336	556	— 61·3	24 299	1 056	17 001	2 834	— 62·7
Kremsthalbahn	35	5 670	1 476	2 530	2 811	5 341	153	. .	. .	. .	14 060	402	. .	. .	. .
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.): Lemb.-Czern.	267	29 162	24 115	42 601	130 354	172 955	648	214 399	803	— 19·3	521 513	1 953	593 225	2 222	— 12·1
Lemb.-Czern.-Jassy B. (Oe.L.): Czern.-Sucz.	90	8 044	11 504	11 805	31 830	43 635	485	47 438	527	— 8·0	137 879	1 532	135 702	1 508	+ 1·6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	4 457	21 191	1 415	15 116	16 531	1 102	12 244	816	+ 35·0	52 752	3 517	39 216	2 614	+ 34·5
Mährische Grenzbahn	109	12 789	15 807	5 618	27 044	32 662	300	33 418	307	— 2·3	94 965	871	95 631	877	+ 0·7
Mährisch-Schlesische Centralb.	152	17 411	26 371	12 143	51 454	63 597	418	55 605	366	+ 14·2	177 404	1 167	159 144	1 047	+ 11·5
Neutitscheiner Localbahn	8	3 068	2 816	879	2 595	3 474	434	3 808	476	— 8·8	10 127	1 266	10 904	1 363	— 7·1
Oesterr. Local-Eisenbahn-Ges.	67	6 440	16 900	2 090	17 592	19 682	294	3 482	290	+ 1·4	66 776	997	16 802	1 400	— 28·8

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat März 1882	Im Monat März 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat März							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. März				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Oesterreich. Nordwestb. Garant. Strecke	623	128 245	139 254	149 858	479 907	629 765	1 011	597 478	959	+ 5·4	1 763 896	2 831	1 686 413	2 707	+ 4·6
Oesterreich. Nordwestb. Ergänzungsnetz	305	54 022	143 885	47 808	310 244	358 052	1 174	374 553	1 228	— 4·4	1 081 158	3 545	1 153 552	3 782	— 6·3
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33	6 313	12 704	6 293	24 365	27 058	820	22 502	682	+ 20·2	80 851	2 450	59 517	1 804	+ 35·8
Pilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	11 136	40 709	12 430	87 796	100 226	647	99 517	642	+ 0·8	297 627	1 920	310 376	2 002	— 4·1
Pilsen-Eisenstein	97	8 848	24 071	2 696	45 575	51 871	535	42 981	443	+ 20·8	154 170	1 589	133 392	1 375	+ 15·6
Prag-Duxer Eisenbahn	155	11 494	45 044	10 535	79 930	90 465	584	83 132	536	+ 9·0	349 646	2 256	327 815	2 115	+ 6·7
Stauding-Stramberger Localb.	18	. .	3 720	. .	4 845	4 845	269	. .	. .	. .	19 888	1 105	. .	. .	. .
Südnordd. Verbindungsbahn	283	57 277	82 661	35 397	171 053	206 450	730	216 313	764	— 4·5	648 753	2 292	716 058	2 530	— 9·4
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	32 393	54 924	24 430	79 634	104 064	867	112 510	938	— 7·6	329 880	2 749	372 236	3 102	— 11·4
Vorarlberger Bahn	96	35 257	17 685	14 218	26 129	40 347	420	37 350	389	+ 8·0	101 332	1 056	101 643	1 059	— 0·4
Wien-Aspanger Bahn	80	20 891	3 315	11 674	6 545	18 219	228	. .	. .	. .	47 922	599	. .	. .	. .
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	13 778	43 143	8 309	59 357	67 666	995	74 022	1 089	— 8·6	193 228	2 842	208 609	3 068	— 7·4
Summe	9 021	1 547 693	2 748 087	1 586 749	7 131 875	8 718 624	966	8 221 750	945	+ 2·2	25 453 709	2 827	24 094 763	2 770	+ 2·1
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 684	230 000	302 60[illegible]	286 000	1 071 300	1 357 300	506	1 336 511	511	— 1·0	3 986 700	1 504	3 662 577	1 402	+ 7·3
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	8 000	6 700	6 740	15 730	22 470	394	24 327	427	— 7·7	55 770	978	59 795	1 049	— 6·8
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn	166	10 500	9 000	6 300	25 300	31 600	190	27 790	167	+ 13·8	86 600	522	81 256	489	+ 6·7
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn	392	73 295	47 592	53 876	114 890	168 766	433	155 583	397	+ 9·1	459 303	1 178	406 922	1 038	+ 13·5
Arad-Körösthaler Bahn	90	7 228	6 252	4 764	12 447	17 211	191	12 904	208	— 8·2	46 420	516	35 952	580	— 11·0
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	18 174	23 653	16 109	83 215	99 324	342	89 997	310	+ 10·3	284 724	982	262 203	904	+ 8·6
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	16 232	28 568	8 663	45 133	53 796	791	54 915	808	— 2·1	136 214	2 003	131 738	1 937	+ 3·4
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	10 673	51 815	6 048	107 521	113 569	1 670	87 153	1 282	+ 30·4	270 956	3 985	238 930	3 514	+ 13·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	16 683	20 192	8 276	27 067	35 343	300	33 312	282	+ 6·4	107 553	911	111 270	943	— 3·4
Szamosthaler Eisenbahn	45	3 501	2 259	2 488	4 310	6 798	151	. .	. .	. .	19 035	423	. .	. .	. .
Ungarische Nordostbahn	580	53 574	41 819	46 433	139 225	185 658	320	184 749	319	+ 0·3	541 632	934	500 794	863	+ 8·2
Summe	4 558	447 860	510 450	445 697	1 646 138	2 091 835	459	2 007 241	455	+ 0·9	5 994 907	1 325	5 491 437	1 244	+ 6·5
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 302	891 984	993 930	1 208 808	4 930 578	6 139 386	1 158	6 052 399	1 149	+ 0·8	17 618 269	3 323	17 020 425	3 231	+ 2·8
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 021	1 547 693	2 748 087	1 586 749	7 131 875	8 718 624	966	8 221 750	945	— 2·2	25 453 709	2 827	24 094 763	2 770	+ 2·1
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 558	447 860	540 450	445 697	1 646 138	2 091 835	459	2 007 241	455	+ 0·9	5 994 907	1 325	5 491 437	1 244	+ 6·5
Hauptsumme	18 881	2 887 537	4 282 467	3 241 254	13 708 591	16 949 845	898	16 281 390	886	+ 1·4	49 066 885	2 606	46 606 625	2 536	+ 2·8

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 36. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction. Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nüruberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Benth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Mai 1882.

Dieser Nummer liegt No. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt: Zur Gotthardbahn-Eröffnung. — Die Zugverspätungen auf den Deutschen Eisenbahnen. — Hessische Ludwigs-Eisenbahn. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Zufuhr und Ausfuhr von Getreide in Newyork. — Enteignung. — Kartenwerke. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Generalversammlungen. 3. Dividendenzahlung. 4. Submissionen. 5. Vacanzen. — Privat-Anzeigen.

Zur Gotthardbahn-Eröffnung.*)

Entstehungsgeschichte der Bahn.

Der Gedanke, den Norden mit dem Süden Europas auf dem directesten Wege durch einen Schienenweg zu verbinden, war schon frühe als Bedürfniss erkannt. Die Schwierigkeiten der Ausführung eines solchen Projects erschienen aber so unüberwindlich, dass die ernstliche Anhandnahme länger als ein Menschenalter sich verzögerte. Der erste Techniker, der den Bau einer Alpenbahn und zwar über den Lukmanier anregte, war Oberst La Nicca in Chur. Für den Bau dieser Linie bildete sich in Turin im Jahre 1845 eine Gesellschaft, allein ihr Vorgehen erfreute sich keines günstigen Erfolges. An Stelle dieser ersten Gesellschaft trat eine andere (1853), welche sich zur Aufgabe gesetzt hatte, zunächst die Linien Rorschach-Chur-Weesen-Rappersweil auszuführen und dann Hand an den Lukmanier zu legen. Die erwähnten Strecken wurden im Jahre 1862 vollendet, der angestrebte Alpenübergang aber verblieb auch jetzt im Stadium der Untersuchung und kam nicht zu Stande. Als im Jahre 1862 und 1863 die Lukmanierfreunde sich um Wiedererlangung der verlorenen Concessionen bemühten, verweigerte der Canton Tessin die seinige und behielt sich über die Wahl des geeignetsten Alpenübergangs freie Hand vor.

Nach Erlass eines Expropriationsgesetzes (Mai 1850), womit die Hindernisse beseitigt wurden, welche bisanhin in der Schweiz dem Eisenbahnbau entgegenstanden, wurde der Schweizerische Bundesrath beauftragt, ein Gutachten von Sachverständigen über die Entwickelung eines Schweizerischen Eisenbahnnetzes einzuholen. Er berief die Engländer Steffenson und Swinburne und stellte ihnen u. A. auch die Aufgabe, das Lukmanierproject näher zu prüfen (7. Juni 1850). Nicht nur mit Sardinien, sondern auch mit Preussen fanden um diese Zeit Verhandlungen statt über die Ausführung einer Alpenbahn. In dem bezüglichen Specialbericht der Vertreter Preussens, Sardiniens und der Schweiz zieht Herr Ingenieur G. Koller auch den Gotthard in Berechnung und wir begegnen hier zum ersten Mal der Idee einer Alpenbahn über den Gotthard.

Dieser von Herrn Koller angeregte Gedanke fasste in Basel und in der Centralschweiz rasch Wurzel und es erregte ein nicht geringes Aufsehen, als am 19. August 1853 in Luzern eine erste Conferenz stattfand, welche von 8 Cantonen in der Absicht besucht war, sich zu einer gemeinsamen Unterstützung für Ueberschienung des Gotthardpasses zu vereinigen. Eine zweite grössere Conferenz trat am 15. September 1860 zusammen, setzte ein Actionscomité ein und war fest entschlossen, Alles einzusetzen, um den Gotthardgedanken zu verwirklichen.

*) Nachdem der nachstehende Aufsatz bereits druckreif, erhalten wir das Sitzungsprotocoll des Vereins für Eisenbahnkunde vom April, in welchem ein eingehender Vortrag des Herrn Geh. Ober-Reg.-Rath Kinel über die Gotthardbahn mitgetheilt wird, den wir leider erst in nächster Nummer zum Abdruck bringen können.

Das Jahr 1863 sah diese Verbindung sich erweitern. Am 28. September 1863 hatten sich 15 Cantone sowie die Schweizerische Central- und Nordostbahn zu einer Uebereinkunft vereinigt für Anstrebung einer Gotthardbahn. Die Uebereinkunft wurde auch dem Bundesrathe mit dem Ansinnen vorgelegt, die Regierungen von Italien, Baden, Württemberg, Bayern und England davon zu unterrichten und die Süddeutschen Staaten und Italien zu Unterhandlungen für eine Gotthardbahn einzuladen.

Gegenüber der Gotthardvereinigung fanden sich alsbald zwei andere Cantonsgruppen in oppositionellem Geiste zusammen: die Lukmaniercantone Bünden, St. Gallen, Appenzell, Glarus und die Simploncantone Wallis, Waadt und Genf. Sie verlangten vollständige Neutralität von der Bundesregierung und protestirten gegen jede Bevorzugung des Gotthard.

Demungeachtet wurden nunmehr von der Gotthardvereinigung weitere Untersuchungen in technischer und commerzieller Beziehung gepflogen. Das Resultat derselben waren das Expertenproject und technische Gutachten der Herren Bekh und Gerwig sowie das commerzielle Gutachten und die Rentabilitätsberechnung von Koller, Schmidlin und Stoll*), über welche Arbeiten man auch nur eine Stimme der Anerkennung vernommen hatte.

In Italien arbeitete gleichzeitig eine grosse durch den Baumeister Jacini eingesetzte Alpenbahncommission, die nach Prüfung aller vorliegenden Alpenbahnprojecte mit 11 gegen 3 Stimmen dem Gotthardprojecte den Vorzug gab. Hinwieder fehlte es nicht an Anstrengungen, um auch Subsidien zu beschaffen und das Preussische Ministerium für die Gotthardbahn zu gewinnen, das sich auch im März 1869 für dieselbe erklärte.

Nachdem der Norddeutsche Bund im Verein mit Italien sich definitiv und ausschliesslich für den Gotthard entschieden hatten, trat am 15. September 1869 in Bern eine Conferenz von Vertretern der betheiligten Staaten zusammen. Auf Grund ihrer Beschlüsse kam der Staatsvertrag vom 15. October 1869 zwischen Italien und der Schweiz zu Stande, dem im Jahre 1871 auch das Deutsche Reich beitrat. Dieser Vertrag bildet die staatliche Grundlage des Unternehmens. Die nun nachfolgenden Verhandlungen, Noten, Beschlüsse und Conferenzen können wir hier nicht weiter verfolgen. Für diese Specialien empfiehlt sich mehr als alles Andere zur Lectüre das Werk von Dr. Wanner, das nach allen Seiten authentischen und gründlichen Aufschluss gewährt.

Durch den erwähnten Staatsvertrag wurde von den betheiligten Staaten für den Ausbau eine Subvention von 85 Millionen Francs zugesichert und bei Abschluss desselben vorausgesetzt, dass der Rest des Gesellschaftscapitals von 102 Millionen Francs durch Emission von Actien und Obligationen ($^1/_3$ Actien und $^2/_3$ Obligationen) zu beschaffen sei, die Linie Flüelen-Biasca doppel-

*) Vergl. das im Jahre 1880 im Verlag von K. J. Wyss in Bern erschienene Werk von Dr. Wanner, Archivar der Gotthardbahn, „Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens", S. 88 u. ff.

Dem Buche ist eine prachtvolle Uebersichtskarte des ganzen Bahngebietes von Zug bis Como und Pino, im Massstabe von 1 : 100 000, als Separatbeilage beigegeben. Preis 10 Francs.

spurig und die übrigen Linien mit Ausnahme des grossen Alpentunnels einspurig ausgeführt werden sollten.

Nach Sicherung des Gesellschaftscapitals wurden Anfangs November 1871 die Statuten ausgegeben und constituirte sich die Gotthard-Bahngesellschaft mit Sitz in Luzern am 6. Decbr. 1871 (vgl. Wanner a. a. O. Seite 208 u. ff.).

Der Schweizerische Bundesrath übernahm seinerseits die Verpflichtung, die Vorschriften des Staatsvertrages zu vollziehen. Da nach der Tessinischen Concession die Linien Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso drei Jahre nach der Constituirung der Gesellschaft, das ist bis 6. December 1874, die übrigen Linien gleichzeitig mit dem grossen Tunnel auf 1. October 1880 vollendet sein sollten, so wurden die Projectirungsarbeiten sofort begonnen, im Monat Juli 1873 der Bau der Tessinischen Thalbahnen in Angriff genommen und concessionsgemäss vollendet, jedoch mit einer Ueberschreitung von 17,6 Millionen Francs Mehrkosten gegenüber dem Voranschlag von 1869, welcher in mangelhafter Weise die Baukosten auf nur 14,6 Millionen Francs beziffert hatte.

Für die Gebirgsstrecken und die südlichen Linien wurden in den Jahren 1873 und 1874 Pläne aufgenommen und ein Vorproject durch Oberingenieur G e r w i g, nach dem Rücktritt desselben im Frühjahr 1875 von Oberingenieur H e l l w a g, ein generelles Project sammt approximativem Kostenvoranschlag ausgearbeitet und im Monat Februar 1876 veröffentlicht, woraus ein Deficit von 102 Millionen Francs sich ergab, das in der Schweiz eine wahre Consternation hervorrief. Während des Monats August 1876 fertigten Hellwag und Gerlich das Detailproject (1 : 500) an, wobei sich in Folge genauerer Berechnung und mehrfacher Abänderungen das von Hellwag berechnete Deficit um 16 Millionen Francs verminderte.

Für Untersuchung der schlimmen Lage des Unternehmens bestellte der Bundesrath eine Expertencommission von Schweizerischen Fachmännern. Durch Ersparnisse aller Art, einspurige Anlage der Bahn, Vertagung von Nebenlinien, hoffte man, Herr über die Schwierigkeiten werden zu können. Zugegeben wurde von Seite aller Einsichtigen, dass der Voranschlag von Hause aus ein ungenügender war.

Es fand eine neue internationale Conferenz im Monat Juni 1877 in Luzern statt. Das Schlussprotocoll derselben vom 12. Juni 1877 bildete die Grundlage des Zusatzvertrages vom 12. März 1878, wodurch die früheren Verträge derart abgeändert wurden, dass nur die Hauptlinie Immensee-Dirinella (Pino) und zwar einspurig auszuführen, daher das Deficit auf 40 Millionen Francs zu reduciren sei und hierfür von den drei Staaten eine Nachsubsidie von 28 Millionen Francs geleistet, der Rest von 12 Millionen aber von der Gesellschaft selbst beschafft werden solle, wogegen der Bau der Zweiglinien Zug-Goldau, Luzern-Immensee und die Cenerelinie bis zur Aufbringung der nöthigen Mittel zu verschieben wäre und die Mittel der Hauptlinie hiervon unberührt bleiben müssten.

Der Schweizerische Bundesrath unterstellte den Zusatzvertrag vom 12. März 1878 der Genehmigung der Bundesversammlung. Da ohne die finanzielle Intervention des Bundes die Beschaffung der Schweizerischen Subventionsquote als eine Sache der Unmöglichkeit erschien, beantragte er, eine Subvention von 6½ Millionen Francs aus Bundesmitteln zu bewilligen und die Schweizerische Nordost- und Centralbahn bei ihrer Offerte von 1½ Millionen Francs zu behaften. Dieser Antrag führte jedoch zu einem anderen Vertheilungsplan: es wurde eine Bundessubvention von 4½ Millionen Francs für das reducirte Netz, 2 Millionen Francs für den Bau der Cenerelinie und je 4½ Millionen Francs für einen östlichen und westlichen Alpenpass in Aussicht genommen, falls die Subventionscantone 2 Millionen Francs und die Central- und Nordostbahn die offerirten 1½ Millionen Francs übernähmen und das Volk diese zum Gesetz erhobenen Beschlüsse sanctionire. Nach Repartition der 2 Millionen Francs an die Cantone (2. September 1878) fand am 19. Januar 1879 die Volksabstimmung statt, wobei die Bundessubvention mit überwältigendem Mehr sanctionirt wurde. Das Deutsche Reich hatte den Zusatzvertrag vom 12. März 1878 schon am 17. Mai gleichen Jahres und Italien am 28. April 1879 angenommen. Damit war das Unternehmen gerettet, da auch die Einzahlung des von der Gesellschaft zu beschaffenden Baucapitals durch Verträge mit dem alten Consortium und einigen Bankfirmen gesichert war. Hierauf erfolgte am 12. Juni 1879 die Genehmigung des geleisteten Finanzausweises. Endlich kam am 16. Juni 1879 ein Vertrag zu Stande, nach welchem sich die Schweiz und Italien geeinigt hatten, um mittelst einer besonderen Subsidie die Cenerelinie zu sichern und zwar in der Weise, dass Italien 3 Millionen, der Canton Tessin 1 Million, die Schweizerische Eidgenossenschaft 2 Millionen Francs übernahmen und die Gotthardbahn-Gesellschaft 6 Millionen Francs beschaffte. Am 9. August 1879 erklärte letztere, dass sie auch den Bau der Cenerelinie in der für die Vollendung der Hauptlinie festgesetzten Frist ausführen werde.

Nach erfolgter Revision der Statuten, Neuwahl der Direction und des Oberingenieurs wurden nun die Arbeiten so gefördert, dass man noch im September 1879 zur Vergebung der Bauloose schreiten konnte.

Die Bauausführung fusste auf dem definitiven Project von 1879. Der Voranschlag schloss mit der Summe von 222,5 Millionen Francs für das Gesammterforderniss und ward eine Ersparniss von 5 Millionen Francs gegenüber dem Voranschlag der internationalen Luzerner Conferenz erzielt.

Dies ist in kurzen Zügen die Entstehungsgeschichte des Gotthardunternehmens. Wie der Bau im Einzelnen ausgeführt wurde, liegt ausserhalb des Rahmens dieser Darstellung. Es mag die Mittheilung genügen, dass schon mit Ende des Jahres 1880 die Einhaltung des früher auf 1. Juli 1882 festgesetzten Termins der Betriebseröffnung in sicherer Aussicht stand. Alle Arbeiten nahmen einen günstigen Verlauf, nur die rechtzeitige Ausführung des Gotthardtunnels verzögerte sich um 1¼ Jahr. Mit Anfang des Jahres 1882 konnte er jedoch provisorisch betrieben werden und am 10. April des gleichen Jahres war es möglich, die Cenerelinie zu eröffnen. Am 1. Juni 1882 wird sodann die ganze Linie, die schwere Arbeit eines Decenniums, dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Möge sie die gehegten Erwartungen erfüllen.

Die Zugverspätungen auf den Deutschen Eisenbahnen.

Seit einer Reihe von Jahren werden seitens des Reichs-Eisenbahnamtes im „Reichsanzeiger“ allmonatlich Zusammenstellungen veröffentlicht, welche die im Bezirke der einzelnen Deutschen Eisenbahnen (excl. der Bayerischen) eingetretenen Zugverspätungen nachweisen. Diesen Publikationen liegen sämmtliche im Laufe eines Monats eintretenden Verspätungen der Courier- und Schnell- (Eil-) Züge, der Personenzüge und der gemischten Züge zu Grunde.

In den Zusammenstellungen erscheint jeder Zug dieser 3 Gruppen, sobald derselbe mit mehr als 10, bez. 20 oder 30 Minuten nach seiner eigentlichen fahrplanmässigen Ankunftszeit auf der Endstation einläuft. Wenn ein Zug aber auf einer Uebergangs- oder Endstation den Anschluss an die Züge der benachbarten Bahnverwaltung versäumt hat, so wird er selbst dann als verspätet in die Tabellen aufgenommen, wenn seine Endverspätung geringer ist als obige Grenzzahlen.

Die Verspätungen trennen sich in solche, welche auf einer Uebergangsstation von einer fremden oder auch von der eigenen Bahn übernommen werden, und in solche, welche während des kursmässigen Laufes durch Hindernisse auf den eigenen Strecken entstehen. Erstere erscheinen in den Spalten 11, 14 und 17, letztere in den Spalten 12, 15 und 18 der Veröffentlichungen. Als e i g e n e Verspätungen gelten hierbei auch diejenigen, welche auf eine Geleisesperrung (z. B. Abwarten von Gegenzügen, Ueberholungen, Innehalten von Stationsdistanz) zurückzuführen sind oder welche schon auf den Anfangsstationen infolge Ausrüstens mit Material und Personal eines verspäteten Gegenzuges entstehen.

Den monatlichen Verspätungen sind gleichzeitig Angaben über die Betriebslängen, die Zahl der im Laufe des Monats beförderten Züge (nach ihren Gattungen) und über die zurückgelegten Achskilometer beigefügt.

Dies vorausgeschickt, sollen im Folgenden einige Angaben über die im Laufe der verflossenen 7 Jahre beförderten Züge, deren Verspätungen und Verspätungsursachen gegeben werden, welche auf der in Beilage 1 No. 25 des „Deutschen Reichsanzeigers“ vom 22. April cr. publizirten Jahresnachweisung beruhen.

I. Anzahl der Züge.

Im Jahre 1881 sind auf den Strecken von 47 Eisenbahnverwaltungen befördert:

an fahrplanmässigen Zügen:

148 903 Courier- und Schnell- (Eil-) Züge,
1 016 270 Personenzüge,
625 044 gemischte Züge,
— welche durchschnittlich pro Stunde Gesammtfahrzeit incl. Aufenthalt 45, 34 und 22 km zurücklegten —,
955 445 Güterzüge;

an ausserfahrplanmässigen Zügen:

31 574 Courier-, Personen- und gemischte Züge,
355 989 Güter- und Arbeitszüge,

zus. 3 133 225 Züge.

In der nachfolgenden Tabelle sind die entsprechenden Zahlen aus den früheren Jahren und die aus denselben berechneten täglichen Zugzahlen, welche als Massstab für den täglichen Verkehr auf den gesammten Eisenbahnen dienen können, zusammengestellt.

Jahr	Gesammtzahl aller beförderten Züge		Fahrplanmässige								Ausserfahrplanmässige			
			Courier- und Schnell- (Eil-) Züge		Personenzüge		gemischte Züge		Güterzüge		Courier-, Personen- und gemischte Züge		Güter- etc. Züge	
	pro Jahr	pro Tag	pro Jahr	pro Tag	pro Jahr	pro Tag	pro Jahr	pro Tag	pro Jahr	pro Tag	pro Jahr	pro Tag	pro Jahr	pro Tag
1875	2 539 016	6 956	137 087	376	897 589	2 459	353 471	968	802 776	2 199	19 632	54	328 361	900
1876	2 661 177	7 273	138 188	378	911 206	2 490	406 908	1 112	824 682	2 253	19 130	52	361 663	988
1877	2 693 175	7 379	142 892	392	927 528	2 541	424 863	1 164	804 762	2 205	21 995	60	371 135	1 017
1878	2 706 710	7 416	142 411	390	930 256	2 549	458 613	1 256	809 797	2 219	22 583	62	343 050	940
1879	2 798 866	7 668	137 998	378	913 744	2 503	521 947	1 430	841 957	2 307	24 040	66	359 180	984
1880	2 983 282	8 151	140 311	383	953 601	2 606	591 652	1 616	895 606	2 447	33 874	93	368 238	1 006
1881	3 133 225	8 584	148 903	408	1 016 270	2 784	625 044	1 712	955 445	2 618	31 574	87	355 989	975

Hiernach hat die Gesammtanzahl der pro Tag beförderten Züge von Jahr zu Jahr um 317, bez. 106, 37, 252, 483 und 433 Züge zugenommen, während die Zunahme im Jahre 1881 gegenüber den betr. Zahlen der Vorjahre sich auf 1 628, bez. 1 311, 1 205, 1 168, 916 und 433 Züge pro Tag (oder zu 23,4, 17,7, 16,3, 15,7, 11,9 und 5 pCt.) berechnet.

Für die einzelnen Zuggattungen ergiebt sich im Jahre 1881 eine Zunahme gegen die Vorjahre 1875 bis 1880:

a) bei den Courierzügen um durchschnittlich 32, bez. 30, 16, 18, 30 und 25 Züge pro Tag;
b) bei den Personenzügen um durchschnittlich 325, bez. 294, 243, 235, 281 und 178 Züge pro Tag;
c) bei den gemischten Zügen um durchschnittlich 744, bez. 600, 548, 456, 282 und 96 Züge pro Tag;
d) bei den Güterzügen um durchschnittlich 419, bez. 365, 413, 399, 311 und 171 Züge pro Tag.

Bei den ausserfahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen ist im Jahre 1881 gegen die Jahre 1875 bis 1879 eine Zunahme von durchschnittlich 33, bez. 35, 27, 25 und 21 Zügen, gegen das Jahr 1880 eine Abnahme von 6 Zügen pro Tag eingetreten. Bei den ausserfahrplanmässigen Güter- und Arbeitszügen hat nur gegen die Jahre 1875 und 1878 eine Zunahme von durchschnittlich 75, bez. 35 Zügen, gegen die Jahre 1876, 1877, 1879, 1880 dagegen eine Abnahme von durchschnittlich 13, bez. 42, 9 und 31 Zügen pro Tag stattgefunden.

II. Anzahl der Zugverspätungen.

Nach der Eingangs befindlichen Erläuterung können nur die Verspätungen der dem Personenverkehre dienenden Züge angegeben werden.

Von diesen 1 790 217 fahrplanmässigen Zügen kamen im Jahre 1881

10 881 Courier- etc. Züge mit mehr als 10 Minuten,
12 388 Personenzüge „ „ „ 20 „
1 894 gemischte Züge „ „ „ 30 „

Verspätung auf ihren Endstationen an. Die Gesammtzahl dieser Verspätungen (25 163) ist nach Ausweis der nachstehenden Tabelle noch etwas grösser als die Summe der Verspätungen in den Jahren 1877 (12 258) und 1878 (12 036) zusammengenommen.

Jahr	Gesammtzahl aller verspäteten Züge						Verspätete Courier- etc. Züge				Verspätete Personenzüge				Verspätete gemischte Züge			
	im Ganzen		übernommen von fremder Bahn		entstanden auf eigener Bahn		im Ganzen	übernommen von fremder Bahn	entstanden auf eigener Bahn		im Ganzen	übernommen von fremder Bahn	entstanden auf eigener Bahn		im Ganzen	übernommen von fremder Bahn	entstanden auf eigener Bahn	
		pCt.		pCt.		pCt.				pCt.				pCt.				pCt.
1875	23 626	1,70	9 630	0,69	13 996	1,01	7 686	3 752	3 934	2,9	13 621	4 980	8 641	1,0	2 319	898	1 421	0,4
1876	19 662	1,35	8 630	0,59	11 032	0,76	6 192	3 231	2 961	2,1	11 346	4 607	6 739	0,7	2 124	792	1 332	0,3
1877	12 258	0,82	5 412	0,36	6 846	0,46	4 581	2 533	2 048	1,4	6 572	2 555	4 017	0,4	1 105	324	781	0,2
1878	12 036	0,79	5 692	0,38	6 344	0,41	5 183	3 230	1 953	1,4	5 796	2 229	3 567	0,4	1 057	233	824	0,2
1879	22 327	1,43	10 629	0,69	11 698	0,74	8 455	5 050	3 405	2,5	11 457	4 857	6 600	0,7	2 415	722	1 693	0,3
1880	21 839	1,30	11 247	0,67	10 592	0,63	9 508	6 321	3 187	2,3	10 484	4 420	6 064	0,6	1 847	506	1 341	0,2
1881	25 163	1,40	12 071	0,67	13 092	0,73	10 881	6 630	4 251	2,86	12 388	4 901	7 487	0,74	1 894	540	1 354	0,22

Der Procentsatz (0,73) der Verspätungen auf der eigenen Bahn (13 092) zu der Zahl der Züge mit Personenbeförderung (1 790 217) ergiebt sich nach vorstehender Tabelle günstiger als der für die Jahre 1875 (1,01 pCt.), 1876 (0,76 pCt.) und 1879 (0,74 pCt.) ermittelte, und ungünstiger im Vergleiche zum Jahre 1877 (0,46 pCt.), 1878 (0,41 pCt.) und 1880 (0,63 pCt.).

III. Betriebslängen, Achskilometer, Verspätungsdauer.

Unter die Betriebslängen werden von den Verwaltungen nur diejenigen dem öffentlichen Verkehre dienenden und von fahrplanmässigen Zügen befahrenen Strecken aufgenommen, welche von ihnen auch betrieben werden; es erscheinen dementsprechend die Strecken, auf denen der Fahrdienst nicht von der Bahneigenthümerin, sondern von einer anschliessenden Verwaltung geleistet wird, nur bei der letzteren.

Seitens mehrerer Verwaltungen werden in den monatlichen Nachweisungen die zurückgelegten Achskilometer nach approximativem Ueberschlage angegeben, welche sodann in der Jahresnachweisung nach genauer Berechnung erscheinen. Die bez. nachstehenden Zahlen bilden die Summe der von allen fahrplanmässigen und ausserfahrplanmässigen Zügen zurückgelegten Achskilometer und sind der besseren Vergleichung wegen auch nach der täglichen gesammten und der täglichen kilometrischen Leistung berechnet.

Ausserdem sind nachstehend die Anzahl der Tage etc. angegeben, welche der Gesammtsumme der Verspätungen gleichkommen.

Jahr	Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt		Gesammtzahlen der beförderten Achskilometer				Gesammtdauer der Verspätungen auf den eigenen Strecken		
	im Ganzen	davon sind zweigeleisig	pro ganze Betriebslänge		pro 1 km Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt				
			pro Jahr	pro Tag	pro Jahr	pro Tag	Tage	St.	Min.
1875	22 873,00	8 203,70	7 040 614 509	19 289 354	307800	843,3	381	14	—
1876	24 618,80	8 712,10	7 010 144 580	19 154 138	284790	778,0	311	13	29
1877	25 385,90	8 814,09	7 058 515 532	19 338 399	278050	761,8	155	7	37
1878	26 399,11	9 013,20	6 936 510 735	19 004 139	262757	719,9	147	16	31
1879	27 576,80	9 322,75	7 029 723 667	19 259 517	254914	698,4	317	10	52
1880	28 724,35	9 450,59	7 371 718 465	20 141 307	256637	701,2	234	1	35
1881	29 096,73	9 709,66	7 561 422 935	20 716 227	259872	712,0	264	19	57

IV. Anschlussversäumnisse.

Sowohl in den monatlichen Veröffentlichungen, als in der Jahreszusammenstellung werden die Eisenbahnverwaltungen nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der auf je eine Verspätung entfallenden Zugzahl und der auf je eine Verspätung entfallenden Achskilometerzahl geordnet. Je höher diese Verhältnisszahl sich berechnet, um so günstiger erscheinen die Leistungen der betreffenden Bahnverwaltung betreffs der

regelmässigen Durchführung des Fahrplans, d. h. um so grösser ist die laufende Nummer, unter welcher jene Bahn in der Zugverspätungs-Nachweisung aufgeführt wird. Dementsprechend fallen in den monatlichen Nachweisungen diejenigen Verwaltungen ganz aus, welche in dem betreffenden Monate überhaupt keine Zugverspätungen zu verzeichnen haben.

Bei dieser Gruppirung wird auf die gleichzeitig eintretenden Anschlussversäumnisse, obschon dieselben die Uebelstände der Zugverspätungen erheblich verschärfen können, kein besonderer Werth gelegt; dieselben werden zwar in den Sp. 28, 29 und 30 der monatlichen, bez. 27, 28 und 29 der jährlichen Nachweisungen aufgeführt, wobei indess ein ziffermässiger Nachweis über die durch Extrazüge oder durch im Laufe des betreffenden Tages noch kursirende fahrplanmässige Züge nachträglich behobenen Anschlussversäumnisse nicht gegeben wird.

Das Jahr 1881 zeigt, wenn die Durchschnittszahlen zu Grunde gelegt werden, eine erhebliche Verschlechterung gegen die Vorjahre. Die Gesammtzahl der Anschlussversäumnisse ist nur wenig niedriger als im Jahre 1875, dagegen um fast 152 pCt. höher als im Jahre 1877. Auch das geometrische Mittel ist nur im Jahre 1875 niedriger, in den übrigen Jahren bedeutend günstiger gewesen.

Jahr	Gesammtzahl der Anschluss-versäumnisse	Mittl. Verhältnisszahl zw. der auf eine Versp. entfall. Zugzahl u. d. dgl. entfall. Achskilometerzahl
1875	4 191	3 701
1876	3 128	4 840
1877	1 605	8 028
1878	1 938	8 854
1879	3 859	4 958
1880	3 363	5 842
1881	4 042	4 929

Würde man, ähnlich wie zur Beurtheilung von Zugverspätungen die Zahl der beförderten fahrplanmässigen Züge zu Grunde gelegt wird, bei den Anschlussversäumnissen die Zahl der überhaupt verspäteten Züge (mit Personenbeförderung) in Betracht ziehen und eine Gruppirung nach dem Verhältniss der auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zuverspätungen feststellen, so ergiebt sich folgende Reihenfolge:

Lfd. No. (nach Anschlussversäumnissen	Eisenbahn	Gesammtzahl der Anschlussversäumnisse	Gesammtzahl der Zugverspätungen	Auf eine Anschlussversäumniss entfallen Zugverspätungen	Lfd. No. nach dem geom. Mittel
1	Halberstadt-Blankenburger Eis.	10	5	0,5	39
2	Sächs.-Thür. Ostwestbahn . . .	2	1	0,5	45
3	Posen-Creuzburger Eisenbahn . .	22	14	0,6	33
4	Nordhausen-Erfurter Eisenbahn .	13	9	0,7	40
5	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	23	17	0,7	41
6	Oberhessische Eisenbahn . . .	11	9	0,8	44
7	Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn	3	3	1,0	46
8	Eutin-Lübecker Eisenbahn . . .	17	19	1,1	29
9	Berlin-Görlitzer Eisenbahn . . .	28	33	1,2	38
10	Dortmund-Gronau-Enscheder Eis.	5	6	1,2	36
11	Märkisch-Posener Eisenbahn . .	48	62	1,3	19
12	Westholsteinische Eisenbahn . .	10	15	1,5	35
13	Breslau-Warschauer Eisenbahn .	2	3	1,5	42
14	Oldenburgische Staatseisenbahn .	40	68	1,7	26
15	Saal-Eisenbahn	7	13	1,9	30
16	Sächsische Staatseisenbahnen . .	95	190	2,0	45
17	Lübeck-Büchener Eisenbahn . .	33	74	2,2	23
18	Weimar-Geraer Eisenbahn . . .	11	25	2,3	27
19	Kgl. Eis.-Dir. Magdeburg . . .	955	2 455	2,6	3
20	Ostpreussische Südbahn . . .	16	55	3,4	18
21	Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn . .	39	143	3,7	14
22	Werra-Eisenbahn	6	23	3,8	34
23	Kgl. Eis.-Dir. Bromberg	256	984	3,8	11
24	Kgl. Eis.-Dir. Köln (linksrh.) . .	576	2 334	4,1	6
25	Oberschlesische Eisenbahn . . .	141	637	4,5	20
26	Breslau-Schw.-Freiburger Eisenb.	33	156	4,7	16
27	Berlin-Anhaltische Eisenbahn. .	117	550	4,8	8
28	Oels-Gnesener Eisenbahn . . .	2	10	5,0	37
29	Kgl. Eis.-Dir. Hannover	355	1 976	5,6	7
30	Altona-Kieler Eisenbahn	45	269	6,0	22
31	Tilsit-Insterburger Eisenbahn . .	1	8	8,0	32
32	Berlin-Hamburger Eisenbahn . .	6	54	9,0	43
33	Bergisch-Märkische Eisenbahn .	213	2 000	9,4	17
34	Kgl. Eis.-Dir. Berlin	95	971	10,2	21
35	Braunschweigische Eisenbahn .	75	776	10,3	12
36	Kgl. Eis.-Dir. Frankfurt a/M. . .	135	1 401	10,4	9
37	Reichseisenbahnen	131	1 456	11,1	31
38	Main-Neckar-Eisenbahn	49	577	11,8	5
39	Kgl. Eis.-Dir. Köln (rechtsrh.) . .	201	2 388	11,9	4
40	Badische Staatseisenbahn . . .	99	1 571	15,9	25
41	Hessische Ludwigsbahn	71	1 556	21,9	10
42	Württembergische Staatseisenb. .	33	1 315	39,8	13
43	Meckl. Friedrich-Franz-Eisenbahn	4	183	45,8	24
44	Thüringische Eisenbahn	7	491	70,1	15
45	Unter-Elbesche Eisenbahn . . .	1	103	103,0	1
46	Crefelder Eisenbahn	—	125	—	2
47	Holsteinische Marschbahn . . .	—	28	—	28

V. Verspätungsursachen.

Die Hauptursache jeder einzelnen Verspätung auf der eigenen Strecke wird für jede Bahnverwaltung in den Sp. 36 bis 60 der Jahresnachweisung mitgetheilt. Danach haben im Jahre 1881 (bez. 1880) folgende Ursachen auf das Entstehen der Zugverspätungen eingewirkt:

	1881	1880
1. Defecte an Maschinen und Tendern (Heisslaufen und Bruch der Achsen, Defecte an Rädern, Federn etc.)	971	959
2. Defecte an Wagen	412	248
3. Unregelmässigkeiten im Fahr- und Betriebsdienst (u. A. Dampfmangel)	593	591
4. Mangelhafter Zustand des Ober- und Unterbaues, der Weichen, Drehscheiben etc.	300	378
5. Sperrung der Geleise:		
a) Durch Entgleisungen und Zusammenstösse der betreffenden Züge	142	105
b) Durch Entgleisungen und Zusammenstösse anderer Züge	304	311
c) Durch fremde oder eigene Fahrzeuge (Ueberholungen, Gegenzüge)	3 465	2 504
d) Auf sonstige Weise (Bergsturz, Ueberschwemmung)	367	146
6. Atmosphärische Einflüsse:		
a) Schnee	574	140
b) Sturm, Regen etc.	722	763
c) Nebel, Glatteis etc.	168	82
7. Post- und Steuer-(Zoll-)Abfertigung	168	218
8. Rangiren etc auf den Stationen	1 134	632
9. Starker Personen- und Güterverkehr	3 725	3 467
10. Aussergewöhnliche Ursachen (Feuer im Zuge, Ueberfahren von Menschen, Fuhrwerken etc.) . .	47	48

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

≈ **Geschäftsbericht pro 1881.** Dem aus Anlass der am 29. April l. J. stattgehabten 47. Generalversammlung der Actionäre erstatteten Bericht der Specialdirection über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahre 1881 entnehmen wir die nachfolgenden bemerkenswerthesten Details:

In dem vorliegenden Berichtsjahre sind dem Unternehmen der Hessischen Ludwigsbahn neue Strecken nicht hinzugetreten. Es befanden sich daher gleich dem Vorjahre am Schlusse 1881 671,57 km im Betriebe, wovon auf die nicht garantirten Bahnstrecken 484,72 km und auf die garantirten Linien 186,85 km entfallen. Von diesen Strecken sind Doppelbetriebsstrecken d. h. solche, auf welchen ein vollständiger Betrieb nach zwei Richtungen hin stattfindet, 22,87 km, sowie gepachtet 30,29 km, so dass die Baulängen der im Betriebe befindlichen eigenen Bahnlinien 618,41 km betragen. Den im Berichte gegebenen Erörterungen und Vergleichungen ist für die nicht garantirten Bahnen im Betriebe eine Länge von 471,58 km und für die garantirten Bahnen eine solche von 179,15 km, sonach für das gesammte Bahngebiet eine Gesammtlänge von 650,73 km zu Grunde gelegt.

Für die Bahnunterhaltung und für Neubau sind ausschliesslich Stahlschienen beschafft worden. Ebenso kam eine grosse Anzahl eiserner Quer- und Weichenschwellen (Profil der Hilt'schen Mittelquerschwellen, leichtes Profil ohne mittleren Steg) zur Verwendung. Zur Erhöhung der Sicherheit der Züge für alle Gangarten ist beabsichtigt, die Kronenbreite der Bettung bei den eingeleisigen Strecken, sowie auch bei zweigeleisigen Strecken, jedoch nur auf der äusseren Seite, auf eine Minimalbreite von 3,5 m zu bringen, und wurde mit der Ausführung dieser Arbeiten theilweise begonnen. Die Länge sämmtlicher Geleise der Ende 1881 im Betriebe befindlichen Bahnen beträgt 1 121,63 km, worunter 229,02 km zweites Geleise. Die elektrischen Leitungen haben zusammen eine Länge von 1 919,15 km.

Unter der Rubrik „Finanzielle Verhältnisse“ giebt der Bericht folgende Darlegung:

1. Grundcapital. Das concessionirte Actiencapital ist dem Vorjahre gleich geblieben, dasselbe betrug Ende 1881 80 000 000 ℳ. Von den am Jahresschlusse 1880 noch unbegeben gewesenen 3 942 800 ℳ Actien gelangte in 1881 ein Betrag von

2 924 400 M. zur Begebung, welcher nach Massgabe der Emissionszeit nur an der Superdividende zu participiren hat, so dass sich Ende 1881 78 981 600 M. im Umlauf befanden, während 1 018 400 Mark noch unbegeben waren. An der Abschlagsdividende pro 1881 hat sonach ein Actiencapital von 76 057 200 M. theilgenommen, während die Superdividende auf ein solches von 78 981 600 M. zu vertheilen ist. — 2. Anlehen. Die 11 Anleihen der Gesellschaft repräsentiren ein Capital von 112 057 142 M., wovon Ende 1881 3 492 600 M. amortisirt waren. Das 5 pCt., von der vormals Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft aufgenommene Anlehen von 1871 im Betrage von 3 000 000 M. ist am 1. November 1880, die beiden 4½ pCt. Anlehen derselben Gesellschaft von 1854 und 1858 sind am 1. November 1881 zur Heimzahlung gekommen. Die Amortisation dieser 3 Anlehen hat 1 073 914 M. betragen, so dass insgesammt 4 566 514 M. amortisirt sind. Von dem gesammten Anlehenscapitale waren Ende 1881 noch 9 696 000 M. unbegeben, nämlich von dem Anlehen zu 5 pCt. vom 15. März 1878 noch ein Betrag von 5 000 000 M. und von dem 4 pCt. aus dem Jahre 1881 noch ein Betrag von 4 696 000 M. — 3. Die Anlagecapitalien, welche Ende 1880 mit 165 192 520 M. abschlossen, haben im vorliegenden Berichtsjahre eine Steigerung von 1 792 382 M. erfahren, welche Erhöhung im Wesentlichen auf die Baucapitalien der Strecken Mainz-Frankfurt und Limburg-Frankfurt, sowie Frankfurt-Mannheim entfallen. Der Stand am Ende des Jahres 1881 mit 166 984 903 M. vertheilt sich auf die nicht garantirten Bahnen mit 101 648 167 M., auf die garantirten Bahnen mit 36 176 516 M. und auf gemeinsame Bahnhöfe, Betriebsmaterial und Werkstätte mit 29 160 219 M. Die Anlagecapitalien der im Betriebe stehenden Objecte mit zusammen 165 880 457 M. sind gedeckt: durch Actien mit 78 981 600 M. und durch Obligationen mit 86 898 857 M.; der vorerwähnte Gesammtbetrag entspricht dem durchschnittlichen Anlagecapital. Die der Gesellschaft eigenthümlich gehörigen, im Betriebe befindlichen Bahnlinien mit 618,41 km und einem Gesammt-Anlagecapital von 166 984 903 M. berechnen sich somit auf 270 023 M. pro Kilometer gegen das Vorjahr mit 267 125 M. — 4. Agioconto. Durch Entnahmen behufs Ergänzung des allgemeinen Reservefonds, durch einmalige Zuweisung an den neugebildeten Reservefonds der Preussischen Linien und durch Subventionirung des Gotthardunternehmens hat das Agioconto, welches Ende 1880 noch 1 622 649 M. betragen hat, in 1881 eine Reduction von 263 407 M. erfahren und stellt sich Ende des Berichtsjahres auf 1 359 242 M. — 5. Der Stand der seitherigen beiden Erneuerungsfonds ist am Jahresschlusse zusammen 2 751 208 M., nämlich für die nicht garantirten Linien 1 526 656 M. und für die garantirten Linien 1 224 552 M. Zu diesen beiden Fonds ist im Laufe des Berichtsjahres für die auf Preussischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken, zufolge der Concessionsbedingungen, ein separater Erneuerungsfonds hinzugetreten, für welchen ein zunächst auf drei Jahre gültiges Regulativ Seitens der Preussischen Regierung genehmigt worden ist. Die Erneuerungsausgaben für Oberbau und Betriebsmittel der auf Preussischem Gebiete gelegenen Linien sind pro 1881 noch aus dem allgemeinen Erneuerungsfonds sämmtlicher nicht garantirten Bahnen bestritten worden und in der Rechnung desselben mitenthalten. In dem Anhange hierzu sind jedoch die Einnahmen und Ausgaben dieses separaten Fonds nach Massgabe des betr. Reglements berechnet und es ergiebt sich hiernach ein Ueberschuss desselben im Betrage von 68 321 M., welcher durch Ueberweisung des entsprechenden Betrages aus der von der Generalversammlung zu beschliessenden Dotation gebildet werden wird. — 6. Ebenso ist im abgelaufenen Jahre für die auf Preussischem Gebiete liegenden Strecken ein besonderer Reservefonds geschaffen und dessen Stand auf 1 pCt. des Baucapitals der betr. Strecken normirt worden. Derselbe hat hiernach 316 500 M. zu betragen und ist durch Zuweisungen aus dem Baufonds, dem Agiofonds und dem allgemeinen Reservefonds gebildet worden. Nach Entnahme des Betrages von 24 500 M. aus letzterem zu Gunsten des neuen Reservefonds, bezw. mit Hinzurechnung der vorjährigen Dotation der Generalversammlung von 14 229 M. stellt sich der Reservefonds der Nichtpreussischen Strecken Ende 1881 auf 347 044 M.

Die Gesammtzahl der im Betriebsjahre 1881 beförderten Züge betrug 133 424 Züge (nämlich: a) fahrplanmässig: 12 624 Courier- und Schnellzüge, 71 388 Personenzüge, 5 948 gemischte und 35 320 Güterzüge; b) Extra- und Materialzüge: 319 Extra-Personenzüge, 4 403 Extra-Güterzüge und 3 422 Materialzüge) gegen 118 905 Züge im Vorjahre. Mit dieser Anzahl von Zügen gelangten zur Beförderung: 6 175 796 Personen (in 1880 5 851 075 Personen), 11 172 t Reisegepäck (10 791 t), 579 692 Traglasten (562 293), 834 Fahrzeuge (1 387), 152 Leichen (182), 12 170 Wagenladungen Vieh (10 227), 11 204 Stück Kleinvieh (11 567), 2 650 045 t Frachtgut (2 626 617 t). Gegenüber dem Vorjahre fand sonach eine Steigerung der Frequenz bezw. des Transportquantums statt: bei den Personen um 324 721 oder 5,55 pCt., bei dem Reisegepäck um 381 t oder 3,5 pCt., bei den Traglasten um 17 399 oder 3,9 pCt., bei den Wagenladungen Vieh um 977 oder 9,5 pCt. und bei dem Frachtgut um 23 428 t oder 0,89 pCt.; nur bei dem Kleinvieh-Transport ergab sich ein Weniger gegen das Vorjahr um 363 Stück oder 3,1 pCt.

Nach der vorliegenden Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen excl. des Uebertrages aus dem Vorjahre mit 169 874 M. insgesammt 14 160 029 M., die Ausgaben 7 834 250 M. und der Ueberschuss 6 325 799 M., und nach Abzug der Einnahmen und Ausgaben à conto Erneuerungs- und Reservefonds die gesammten Einnahmen 13 913 103 M., die gesammten Ausgaben 6 747 193 M. und der verbleibende Ueberschuss 7 165 910 M. Bei einer Vergleichung der letzteren Zahlen mit den Erträgnissen des Vorjahres weisen die Einnahmen ein Weniger von 190 717 M. oder 1,3 pCt., die Ausgaben ein Mehr von 411 389 M. oder 6,5 pCt. und der restirende Ueberschuss ein Weniger von 602 106 M. oder 7,7 pCt. aus. Die Betriebsausgaben haben von den Betriebseinnahmen betragen 48,495 pCt. gegen 44,922 pCt. in 1880 und 44,892 pCt in 1879. Auf den Kilometer Bahnlänge ausgeschlagen, betrugen die Einnahme 21 381 M. (in 1880: 22 155 M.), die Ausgabe 10 369 M. (9 953 M.) und der Reinertrag 11 012 M. (12 202 M.); pro Nutzkilometer: die Einnahme 3,13 M. (3,31 M.), die Ausgabe 1,52 M. (1,49 M.) und der Reinertrag 1,61 M. (1,82 M.), sowie pro Tag: die Einnahme 38 118 M. (38 535 M.), die Ausgabe 18 485 M. (17 310 M.) und der Reinertrag 19 632 M. (21 224 M.). Die Gesammteinnahme vertheilt sich auf: a) Personenverkehr und Nebenerträgnisse mit 5 491 549 M. = 38,78 pCt. gegen 36,84 pCt. in 1880, b) Güterverkehr mit 7 810 980 M. = 55,16 pCt. gegen 56,88 pCt., c) Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc. mit 53 477 M. = 0,38 pCt., gegen 0,16 pCt., d) Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln mit 51 167 M. = 0,36 pCt. gegen 0,29 pCt., e) Erträge aus Veräusserungen mit 254 285 M. = 1,80 pCt. gegen 1,64 pCt. und f) verschiedene sonstige Einnahmen mit 498 620 M. = 3,52 pCt. gegen 4,19 pCt.

Personenverkehr. Wie bereits erwähnt, wurden im Ganzen 6 175 796 Personen befördert, was gegen das Vorjahr, in welchem sich die Frequenz auf 5 851 075 Personen stellte, ein Mehr von 324 721 Personen = 5,55 pCt. ausmacht. Die Einnahme aus dem Personenverkehr einschl. aller Nebenerträgnisse betrug 5 491 549 M. gegen 5 278 363 M. in 1880, mithin gegen letztere ein Mehr von 213 185 M. oder 4,04 pCt. Hinsichtlich der Zahl und des Ertrags entfallen: a) auf den Localverkehr 4 974 771 Personen = 80,55 pCt. mit 3 214 346 M. = 58,53 pCt. (in 1880: 4 638 445 Personen = 79,27 pCt. und 3 080 508 M. = 58,36 pCt.); b) auf den directen Verkehr 1 059 683 Personen = 17,16 pCt. und 1 657 965 M. oder 30,20 pCt. (1 071 713 Personen = 18,32 pCt. und 1 599 924 M. = 30,31 pCt.) und c) auf den Transitverkehr 141 162 Personen oder 2,29 pCt. und 619 237 M. oder 11,27 pCt. (140 917 Personen = 2,41 pCt. und 597 931 M. = 11,33 pCt.). Die Personenfrequenz ist somit im Localverkehr gestiegen um 336 326 Personen oder um 7,25 pCt., dagegen im directen Verkehre um 11 850 Personen oder um 1,11 pCt. gefallen; der Transitverkehr weist eine Steigerung um 245 Personen oder 0,17 pCt. auf. Die Erträgnisse haben sich erhöht: im Localverkehr um 133 838 M. oder um 4,34 pCt., im directen Verkehr um 58 041 M. oder um 3,63 pCt. und im Transitverkehr um 21 306 M. oder um 3,56 pCt. Die Einnahmen aus verkauften Personenbillets erbrachten 5 022 263 M., hierzu die Einnahmen aus Abonnementskarten, Extrazügen etc. mit 136 013 M. ergiebt ein Totale von 5 158 276 M. gegen das Vorjahr mit 4 936 287 M., sonach ein Mehr von 221 989 M. oder 4,50 pCt. Je nach Benutzung der Wagenclassen vertheilen sich Zahl und Ertrag der beförderten Personen: auf I. Classe 96 186 Personen = 1,56 pCt. und 430 752 M. Ertrag = 8,35 pCt., in 1880: 86 508 Personen = 1,48 pCt. und 414 684 M. = 8,40 pCt.; auf II. Classe 986 319 Personen = 15,97 pCt. und 1 699 727 M. = 32,95 pCt. (957 305 Personen = 16,36 pCt. und 1 608 339 M. = 32,59 pCt.); auf III. Classe 4 843 305 Personen = 78,82 pCt und 2 784 681 M. = 53,90 pCt. (4 576 821 Personen = 78,22 pCt. und 2 630 513 M. = 53,29 pCt.; auf IV. Classe 92 796 Personen = 1,50 pCt. und 39 527 M. = 0,77 pCt. (74 153 Personen = 1,27 pCt. und 31 745 M. = 0,65 pCt. und auf 157 190 Militärbillets = 2,55 pCt. mit 67 573 M. Ertrag = 1,31 pCt. (156 288 Militärbillets = 2,67 pCt. und 70 553 M. = 1,43 pCt. Durchschnittlich hat jede Person erbracht und zurückgelegt: in I. Cl.: 4,48 M. bezw. 52,88 km.; in II. Cl. 1,72 M. bezw. 33,84 km; in III. Cl. 0,58 M. bezw. 20,15 km; in IV. Cl. 0,43 M. bezw. 21,50 km; mit Militärbillets 0,43 M. bezw. 32,33 km und in allen Classen zusammen 0,84 M. bezw. 22,05 km. Auf jeden Kilometer wurden durchschnittlich 9 491 Personen befördert und hierfür 7 925 M. vereinnahmt, gegen 9 191 Personen mit 7 734 M. im Vorjahre. Im Durchschnitt hat jede Person pro Kilometer überhaupt 3,81 ₰ erbracht (in 1880: 3,83 ₰). — Die Nebenerträgnisse des Personenverkehrs vertheilen sich auf: 11 172 t Reisegepäck mit 290 121 M. und 579 692 Traglasten mit 42 386 M., zusammen 332 508 M. gegen 339 950 M. in 1880, somit heuer weniger 7 442 M.

Güterverkehr. Das Ergebniss desselben im vorliegenden Berichtsjahre ist wesentlich ungünstiger wie im Vorjahre. Die transportirten Quantitäten ausschliesslich der Transporte von Thieren, Fahrzeugen und Leichen betrugen 2 650 045 Tonnen, gegen das Vorjahr mit 2 626 617 Tonnen, sonach mehr 23 428 Tonnen = 0,89 pCt. Die Gesammteinnahmen beliefen sich einschliesslich

der Nebenerträgnisse mit 222 910 *M.* und der Einnahmen aus den Transporten von Leichen, Fahrzeugen und Thieren, jedoch ohne die im Personen- und Gepäckverkehr verrechneten Erträgnisse der Posttransporte auf 7 810 930 *M.*, was gegen das Vorjahr mit 8 149 884 *M.* ein Weniger von 338 954 *M.* oder 4,16 pCt. ausmacht. Ohne Nebenerträgnisse vertheilen sich die beförderten Quantitäten und erzielten Einnahmen auf den Localverkehr mit 451 229 t und 1 287 766 *M.* Ertrag, auf den directen Verkehr mit 1 428 326 t und 3 622 851 *M.*, sowie auf den Transitverkehr mit 770 490 t und 2 389 464 *M.* Ertrag. Gegen das Vorjahr hat sich das procentuale Theilungsverhältniss erheblich zu Gunsten des Local- und directen und zum Nachtheil des directen Bahntransitverkehrs verschoben. Zu den bedeutendsten Transportartikeln gehörten: Kohlen und Cokes mit ca. 640 000 t, Holz mit ca. 108 000 t, Steine mit ca. 98 000 t, Kartoffeln mit ca. 51 000 t, Rohzucker mit ca. 46 000 t, Eisen mit ca. 21 000 t und Zuckerrüben mit ca. 17 000 t. Der Kohlenverkehr zeigt wegen der eingetretenen Verkehrsentziehungen besonders einen Minderertrag; dagegen hat der Rohzucker sehr an Bedeutung zugenommen und ist in den Zuckerrüben ein wichtiger Transportartikel erwachsen. Jede Tonne hat im Durchschnitt, ohne Berechnung der Expeditionszuschläge, in allen Verkehren zusammen 2,75 *M.* Ertrag geliefert und 48,59 km zurückgelegt gegen 2,63 *M.* und 57,22 km im Vorjahre. Auf den Kilometer hat jede Tonne überhaupt 4,94 ₰ gegen 4,30 ₰ in 1880 erbracht und sämmtliche Güter haben zusammen 128 785 989 tkm (in 1880 150 319 256 tkm) zurückgelegt.

Wie aus vorstehenden Vergleichungen hervorgeht, hat der Personenverkehr eine annähernd gleiche procentuale Steigerung bei der Frequenz sowohl wie bei der Einnahme aufzuweisen; dagegen sind bei den übrigen Verkehrsfactoren trotz des gesteigerten Transportquantums die Einnahmen durchgängig zurückgeblieben, welche Thatsache insbesondere bei dem Güterverkehr darauf zurückzuführen ist, dass ein Theil des günstigeren Verkehrs der Bahn entzogen oder von längeren auf kürzere Routen verlegt worden ist und daher weniger ertragen hat, dass aber auch eine Reduction von Einheitstaxen, insbesondere auch von Expeditionsgebühren eingetreten ist, welche die Erträgnisse schmälerten. Um die Verluste, welche durch die Aenderungen in der Leitung der Transporte während des abgelaufenen Betriebsjahres entstanden sind, nur an zwei Beispielen darzulegen, erwähnt der Bericht, dass der Rheinisch-Bayerische Verkehr, welcher fast ganz von der Transportroute Bingen-Aschaffenburg auf die Linie Hanau-Aschaffenburg verlegt wurde, einen Einnahmeausfall von 190 000 *M.*, der Rheinische Verbands-Güterverkehr, welcher der Hessischen Ludwigsbahn zu Gunsten längerer Concurrenzrouten zum erheblichen Theil entzogen worden ist, einen solchen Ausfall von ca. 230 000 *M.* gegen das Vorjahr repräsentirt. — Der Verkehr auf den Wasserstrassen hat einen weiteren starken Aufschwung genommen und damit auch der Umschlagsverkehr zu Mainz-Gustavsburg sich erheblich gehoben; die in letzterer Station zur Ausführung gekommenen Neueinrichtungen kamen hierbei dem Verkehre zu Statten. Von den starken Kohlentransporten abgesehen, hat der übrige Hafenverkehr beider Stationen Mainz-Gustavsburg wasserwärts in Ankunft 187 000 t und in Abgang 59 000 t gegen 109 000 t resp. 31 000 t in 1880 betragen. In der Hafenstation Gustavsburg sind 855 Schiffe (in 1880 551) angekommen; davon waren 628 (375) mit zusammen 170 597 t (94 780 t) beladen, während 314 Schiffe (213) mit zusammen 39 975 t (31 000 t) Ladung abgingen.

Ausser den obenerwähnten Verkehrsintraden wurden noch vereinnahmt: 53 477 *M.* (in 1880 22 208 *M.*) an Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc.; 51 167 *M.* (42 602 *M.*) an Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln; 254 285 *M.* (235 155 *M.*) an Erträgen aus Veräusserungen, wovon den beiden Erneuerungsfonds 246 926 *M.* und dem Betriebe 7 359 *M.* zu Lasten fallen, sowie 498 620 *M.* (in 1880 600 644 *M.*) an verschiedenen sonstigen Einnahmen.

Die B e t r i e b s a u s g a b e n betrugen 7 834 250 *M.* bezw. nach Abzug der Ausgaben à Conto Erneuerungs- und Reservefonds 6 747 193 *M.*, sind sonach gegen das Vorjahr mit 7 359 189 *M.* bezw. 6 335 803 *M.* um 475 061 *M.* bezw. 411 390 *M.* oder um 6,3 pCt. gestiegen. An denselben participiren die allgemeine Verwaltung mit 936 573 *M.* oder 11,96 pCt., die Bahnverwaltung mit 2 297 327 *M.* oder 29,32 pCt. und die Transportverwaltung mit 4 600 348 *M.* oder 58,72 pCt. Der hiernach verbliebene U e b e r s c h u s s bezifferte sich auf 6 325 779 *M.* bezw. 7 165 910 *M.* Gegenüber dem Vorjahre hat derselbe sonach eine Minderung um 643 891 *M.* oder 9,2 pCt. bezw. um 602 106 *M.* oder 7,7 pCt. erfahren.

An B e t r i e b s m i t t e l n waren am Jahresschlusse vorhanden: incl. eines 6rädrigen Dampfwagens für Personenbeförderung (System Thomas) insgesammt 174 Stück Locomotiven nebst 159 Stück Tendern, 460 Personenwagen mit 18 888 Sitzplätzen, 100 Gepäckwagen, 1 095 bedeckte und 1 753 offene Güterwagen mit einer Gesammtladefähigkeit von 28 873,5 t; ausserdem noch 3 Dampfboote und 3 Schalden mit den sonstigen Einrichtungen zum Betriebe des Trajectes zwischen Worms und Rosengarten, 2 Möbelwagen zur Strassenfahrt, 118 Stück Bahnmeisterwagen und 11 Stück Draisinen. Auf jeden Kilometer Bahnlänge (resp. Baulänge = 650,73 km) entfallen 0,267 Locomotiven, 0,707 Stück Personenwagen, 0,154 Stück Gepäck- und Dienstwagen, 1,683 bedeckte und 2,694 Stück offene Güterwagen und 5,237 Stück Wagen überhaupt.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 8. Mai. (Politische Wochenschau. Rumänische Eisenbahngesellschaft. Nordhausen-Erfurter Bahn. Altdamm-Colberger Bahn. Paulinenaue-Neuruppiner Bahn. Beamten-Pensionscasse der Berlin-Hamburger Bahn. Extragratificationen für Beamte der Preussischen Staatsbahnen. Giltigkeitsdauer der Retourbillets. Sommerfahrplan. Sammelladungen. Betrieb von Strassenbahnen.)

Von den parlamentarischen Vertretungen der Deutschen Einzelstaaten ist zur Zeit nur das Preussische Abgeordnetenhaus noch versammelt. Da zugleich auch der Reichstag seine Arbeiten wieder aufgenommen, so wird von Neuem die Unzuträglichkeit des gleichzeitigen Tagens beider Körperschaften empfindlich fühlbar: das ist oft und von allen Seiten beklagt worden, aber heute so wenig, wie früher, will sich ein Allen genehmer Ausweg zeigen. Der R e i c h s t a g hat am Freitag in erster Lesung die Novelle zum Gewerbegesetze berathen und fährt darin heute fort, da er am Sonnabend beschlussunfähig war. Die Ausschüsse des B u n d e s r a t h s, denen das A r b e i t e r - U n f a l l v e r s i c h e r u n g s g e s e t z überwiesen war, haben ihre Arbeiten beendigt und die Entscheidung des Plenums steht unmittelbar bevor. Man nimmt an, dass die Vorlage noch diese Woche dem Reichstage zugehen wird. Die erste Berathung des T a b a k m o n o p o l s in letzterer Körperschaft soll neueren Dispositionen zufolge übermorgen, am Mittwoch, stattfinden. Die Ueberweisung an eine Commission ist nicht zu bezweifeln. Das Preussische H e r r e n h a u s hat das kirchenpolitische Gesetz nach den Commissionsbeschlüssen angenommen; die E i s e n b a h n c o m m i s s i o n des Herrenhauses genehmigte sämmtliche ihr überwiesenen Vorlagen in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung, heute erledigt das Plenum diese Gesetzentwürfe; es gehören dahin der Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens, die Errichtung von Eisenbahn-Bezirksräthen etc. Damit würde dann das Herrenhaus die wichtigsten Vorlagen der Session erledigt haben. Im Preussischen A b g e o r d n e t e n h a u s e wurden bei der zweiten Berathung des Verwendungsgesetzes §§ 1 und 2 abgelehnt, infolge dessen zog der Finanzminister den Entwurf zurück. Das Kirchengesetz dagegen ward am Donnerstag nach der Herrenhausfassung endgiltig angenommen. Nach einer soeben publicirten Bekanntmachung des Präsidenten des Preussischen Abgeordnetenhauses wird am nächsten Donnerstag, den 11. d. M., die letzte Sitzung des Hauses in gegenwärtiger Session und Nachmittags desselben Tages der Schluss der Session des Landtages stattfinden.

Behufs Auflösung der Rumänischen Eisenbahnen-Actiengesellschaft in Berlin ist jetzt ein Gesetzentwurf der Rumänischen Regierung der Legislative zu Bukarest unterbreitet.

Der Verwaltungsrath der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft hält am 13. und 14. d. M. Sitzungen, auf deren Tagesordnung u. A. stehen: Berichte der Direction über die Lage des Unternehmens und der Baucommission über Anlagen infolge Ankaufs der Saal-Unstrutbahn etc., ferner ein Antrag, der zur Erwägung stellt, in welcher Weise die Frage der Bezahlung der rückständigen Coupons der Stammprioritäten endgiltig zu regeln sei und zwar noch vor einer eventuellen Verstaatlichung des Unternehmens.

Die Altdamm-Colberger Eisenbahn ist ihrer Vollendung nahe. Die Abnahme der noch zurückstehenden, jetzt im Bau vollendeten Strecke von Greifenberg bis Colberg soll im Laufe dieses Monats stattfinden und es steht zu erwarten, dass schon zu Pfingsten der volle Betrieb für Güter- und Personentransport auf der ganzen Linie der Altdamm-Colberger Bahn eröffnet wird.

Der Rechnungsabschluss der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn für das mit dem 31. März cr. zu Ende gegangene Geschäftsjahr wird, wie aus Verwaltungskreisen verlautet, einen Reingewinn ergeben, der zur Vertheilung einer Dividende von etwas über 5 pCt. auf die Stammprioritäten hinreicht.

Die Beamten-Pensionscasse der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft soll, wie schon bekannt, aus dem 1881er Erträgnisse mit einem Betrage von 300 000 *M.* dotirt werden. Jetzt wird mitgetheilt, dass diese Ueberweisung auf Anregung der Beamten geschehen ist, welche in Anbetracht der eventuellen Verstaatlichung festgestellt hatten, dass der Pensionsfonds nicht ausreichte, allen Ansprüchen zu genügen, welche die Beamten durch ihre Dienstzeit an denselben zu stellen berechtigt sind. Die Beamten haben sich dagegen verpflichtet, von jetzt ab jährliche Beiträge zum Pensionsfonds zu leisten, welche ihnen in den letzten Jahren in coulanter Weise seitens der Direction in Anbetracht der glänzenden Verhältnisse des Unternehmens erlassen waren.

Zu Extragratificationen für Beamte der Preussischen Staatsbahnen sollen nach eben ergangenem Ministerialerlass ganz besonders die im Betriebsetat vorgesehenen Mittel, soweit sie nicht zur Unterstützung hilfsbedürftiger Beamten in Anspruch genommen werden, dienen. Dieser Zweckbestimmung entspreche es, die Bewilligung von Belohnungen für aussergewöhnliche Mühewaltungen und Anstrengungen schon im Laufe des Jahres, sobald die Veranlassung dazu vorliegt, sofort eintreten zu lassen. Als geeigneter Zeitpunkt empfehle sich namentlich der Anfang des Winters, der den Haushaltungen viele Auslagen auferlege.

Zur Giltigkeitsdauer der Retourbillets ist in Eisenbahnkreisen die Frage angeregt, eine Vereinbarung darüber herbeizuführen, ob die zu den genau Nachts 12 Uhr abfahrenden Zügen auszugebenden Billets mit dem Datum des ablaufenden oder des beginnenden Tages abzustempeln seien. Da eine Einigung sämmtlicher Deutschen Eisenbahnverwaltungen bislang nicht erreicht ist, so haben, wie der „Berl. Akt." hört, die Preussischen Staats-Eisenbahn-Directionen zunächst wenigstens für ihren Bereich einheitliche Bestimmungen zu schaffen und folgende Grundsätze festzustellen beschlossen: 1. bei Retourbillets, welche zu den um 12 Uhr Nachts abgehenden Zügen ausgegeben werden, ist die Giltigkeitsdauer erst vom beginnenden Tage ab zu rechnen. 2. Die Retourbillets sind für die Rückfahrt auch noch zu denjenigen Zügen giltig, welche um 12 Uhr Nachts abgehen.

Rücksichtlich des Sommerfahrplans für die Deutschen Bahnen, welcher erst mit dem 1. Juni cr., und nicht, wie bisher, schon mit dem 15. Mai in Kraft treten soll, wird offiziöserseits mitgetheilt, dass, soweit zur ordnungsmässigen Bewältigung des Personenverkehres und namentlich im Interesse des nach den Bädern reisenden Publikums ein Bedürfniss dazu anzuerkennen ist, die entsprechenden Züge schon vom 15. Mai ab gefahren werden.

Bei Sammelladungen sind jüngst mehrfach unrichtige Inhalts- und Gewichtsdeclarationen im Frachtbrief vorgekommen. Mit Rücksicht darauf sind die Eisenbahn-Güterexpeditionen der Preussischen Staatsbahnen angewiesen, in Zukunft bei den zur Aufgabe gelangenden und eingehenden derartigen Sendungen eine schärfere Controle speciell nach der Richtung hin auszuüben, dass im Frachtbriefe keine unrichtige, resp. zu niedrige Gewichtsdeclaration stattfindet und dass nicht etwa zu Unrecht Inhaltsdeclarationen gewählt werden, welche eventuell eine Frachtberechnung zu den billigeren Sätzen der Specialtarife zur Folge haben würden. Die zur Ermittelung kommenden Unregelmässigkeiten werden dem Publikum gegenüber nach dem Reglement, betreffend die Erhebung von Conventionalstrafen und Mehrfracht, vom 1. October 1881 geahndet.

Eine für den Betrieb von Strassenbahnen wichtige Nachricht bringen Pariser Correspondenzen hiesiger Blätter. Darnach ist seit Ende des vorigen Monats der letzte Dampfwagen von den Pariser Strassenbahnen verschwunden. Die letzte der 3 Strecken, welche auf Dampfbetrieb eingerichtet waren, die vom Triumphbogen nach Courbevoie, fährt wiederum mit Pferden. Auf den anderen Strecken hat der Dampfbetrieb nur 2, 3 Jahre gedauert, auf dieser aber hat man es auf 5 gebracht. Die Actiengesellschaft wollte es möglichst vermeiden, vor einer durchschlagenden Erfahrung die Sache aufzugeben; aber es blieb kein anderer Ausweg. Der Dampfbetrieb ist kostspieliger als die Pferdearbeit. Der Dampfwagen erfordert 1 Locomotivführer und 1 Heizer, welche mehr kosten als 2 Kutscher. Das Brennmaterial und die Unterhaltung der Maschinen sind ebenfalls kostspielig. Die Dampfwagen erfordern ihrerseits fast dasselbe Capital wie Pferde. Der einzige Vortheil des Dampfbetriebes besteht darin, dass der Dampfwagen 2 Wagen zu je 50 Plätzen schleppen kann; hierzu liegt nur Sonntags und zu gewissen Tagesstunden ein Bedürfniss vor. Gerade auf den breiten Avenüen, wo allein der Dampfbetrieb wegen der übrigen Verkehrsverhältnisse möglich ist, fehlt es in dieser Beziehung an der nöthigen Zahl von Fahrgästen. Dabei verging beim Dampfbetrieb keine Woche, ja oft kein Tag ohne Unfälle, welche für die Actiengesellschaft sehr nachtheilig waren und fortwährend Reclamationen seitens der umwohnenden Geschäftsleute hervorriefen. Die Polizeipräfectur hat, trotz aller Nachsicht, schliesslich die Concession zum Dampfbetrieb zurückziehen müssen. Für diesen ist vorläufig keine Zukunft. Die Probe ist gewiss ausgiebig gemacht worden, indem auf den drei erwähnten Strecken zusammen 21 der verschiedensten Systeme, auch solche mit comprimirter Luft, durchprobirt wurden.

Zufuhr und Ausfuhr von Getreide in Newyork.

In No. 26 unserer Zeitung brachten wir einen der „Railroad Gazette" entnommenen Artikel über die Ausfuhr von Getreide aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika, welche insofern ein allgemeines sociales Interesse beansprucht, als Deutschland für einen wohl zu beachtenden Consumenten jener reichgesegneten Ueberproduction gelten darf. Der Eisenbahn-Fachmann lenkt sein Augenmerk mehr dem Transporte jener gewaltigen Massen zu, weil er weiss, dass die grossen Amerikanischen Bahnen hieraus ihre Haupteinnahmen schöpfen. Als einziger und natürlicher Concurrent treten den Eisenbahnen namentlich für den Transport des Getreides von den fernen Weststaaten nach den Atlantischen Seehäfen die zahlreichen und meist vorzüglich tracirten Canäle entgegen. Man darf wohl annehmen, und alle Anzeichen deuten darauf hin, dass wir in Preussen hinsichtlich des Canalbaues am Vorabende grosser Ereignisse stehen; die Canalanlagen Frankreichs, Englands, speciell der Vereinigten Staaten etc. sind gründlich studirt, alle Verhältnisse reiflich erwogen, um daraus einen Rückschluss auf unsere Lage ziehen zu können; es dürfte deshalb nicht ohne Interesse sein, den begonnenen Faden weiter zu spinnen und zu zeigen, wie sich im Jahre 1881 die Transportverhältnisse auf jenen Concurrenzwegen nach dem wichtigsten Hafen Amerikas, nach Newyork hin gestaltet haben. Wenn wir finden, dass dies zu Ungunsten der Canäle ausschlägt, so dürfen wir auch nicht verschweigen, dass ein wesentlicher, ja der Hauptfactor für die Zunahme des Getreidetransports auf Eisenbahnen in dem seit 1876 entbrannten Eisenbahnkriege zu suchen ist, der gegenwärtig scheinbar beendigt durch die ununterbrochene Herabsetzung der Tarife, Ertheilung von Refactien und durch die kostbare Anwendung aller anderen erlaubten und unerlaubten Concurrenzmittel schliesslich fast zum finanziellen Ruin der Bahnen geführt hätte.

Mr. E. H. Walker, der gewandte Statistiker der Newyorker Productenbörse, giebt die Zufuhr nach Newyork per Bahn und per Wasserweg in folgenden Procentsätzen an:

	per Eisenbahn	per Seeweg	per Canal
1870	46,1	4,4	49,5
1875	57,6	2,1	40,3
1876	61,5	4,1	34,4
1879	62,5	37,5	
1880	56,4	43,6	
1881	66,5	33,5	

Hieraus ersieht man, dass die Zufuhr auf dem Wasserwege im Jahre 1881 am niedrigsten stand. Der Quantität nach betrug sie 47 200 000 Bushel (1 Bushel = 36,3476 l) gegen 74 700 000 Bushel im Jahre 1881. Es ist den Eisenbahnen allerdings vortrefflich gelungen, die Wassertransporte zu schädigen, jedoch ohne die eigene Zufuhr zu vermehren; denn dieselbe weist gegen das Vorjahr thatsächlich einen Ausfall von 30 000 Bushel aus. Dagegen dass die reducirten Frachtsätze der Eisenbahnen kaum die Betriebskosten gedeckt haben, ist schon oben angedeutet worden.

Im Allgemeinen kann man wohl sagen, dass es sich bei der Concurrenz um die Getreidetransporte nach Newyork weniger um einen Kampf zwischen Canälen und Eisenbahnen, als lediglich zwischen den letzteren unter einander handelt, wie dies aus einem Vergleich der durch die concurrirenden Bahnen beförderten procentualen Massen ersichtlich ist.

Es beförderten:

im Jahre	die Newyork Central B. pCt.	die Erie Bahn pCt.	die Pennsylvania B. pCt.	andere Bahnen pCt.	im Ganzen pCt.
1870	33,2	42,3	22,1	2,4	100
1875	42,2	40,8	16,8	0,9	100
1880	52,4	31,3	15,5	0,8	100
1881	45,1	36,2	17,9	0,8	100

Es haben also die Erie und die Pennsylvaniabahn im Jahre 1881 gegen 1880 einen Zuwachs an Getreidetransporten erhalten, während die Newyork Central Bahn einen beträchtlichen Ausfall erleiden musste.

Von besonderem Werthe ist eine Zusammenstellung der Zufuhr und Ausfuhr in Newyork und des aus der Differenz beider resultirenden eigenen Consums; es beträgt:

	Zufuhr	Ausfuhr	Ueberschuss der Zufuhr
1876	95 101 818	54 716 039	40 385 779
1879	165 798 662	126 459 289	39 339 373
1880	171 571 091	135 937 081	35 634 605
1881	140 919 071	96 532 200	44 386 871

woraus der eigene Bedarf Newyorks an Getreide auf jährlich 40 000 000 Bushel geschätzt werden kann. Es ist dies eine Fracht, die den in Newyork einmündenden Transportwegen durch keine anderweitige Concurrenz entzogen werden kann und die ihnen selbst bei den niedrigen Tarifen des Jahres 1880 auf eine durchschnittlich von Chicago her zu rechnende Entfernung eine Einnahme von mehr als 13 Millionen Dollar zuführt; allerdings müssen sich die Eisenbahnen hierin mit dem Erie Canal theilen.

Schliesslich möge noch bemerkt sein, dass sich der Jahresconsum an Getreide für Berlin in ziemlich proportionaler Weise zur Einwohnerzahl auf etwa die Hälfte obiger Masse herausstellt.

B.

Enteignung.

v. O. 1. Was bezeichnet der Ausdruck: „voller Werth" im § 8 Abs. 1 des Preuss. Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874? 2. Inwieweit kann der bisherige Eigenthümer eines enteigneten Grundstückes auch Nachtheile aus dem Unternehmen, für welches die Enteignung erfolgt ist, erstattet verlangen? 3. Sind Nachtheile aus der Enteignung auch dann als Folgen derselben im Rechtssinne anzusehen und dem bisherigen Eigenthümer zu erstatten,

wenn dieser sie verschuldet hat? — Aus den Entscheidungsgründen: „Dem Kläger ist von einem grösseren Grundstücke, auf welchem er Ziegelei betrieb, zu einem Eisenbahnunternehmen des Beklagten eine unbebaute Theilfläche von 69,37 a für 4 340,40 ℳ. enteignet. Er verlangt eine höhere Entschädigung, weil die Enteignung den Werth des Restgrundstückes, auf welchem sich die Ziegeleigebäude befinden, um 30 000 ℳ. vermindert und ihm den Gewinn entzogen habe, welchen er aus dem Thon- und Sandlager der enteigneten Fläche durch Ziegelbereitung hätte erzielen können. — Der Berufungsrichter hat das erste, die Klage in der angebrachten Art abweisende Erkenntniss bestätigt. Die Rüge des Klägers, dass hierdurch die § 8, 10, 12 und 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 verletzt seien, erscheint nicht begründet. § 1. desselben gestattet die Enteignung von Grundeigenthum allerdings nur gegen „vollständige Entschädigung", welche nach § 8 im Absatz 1 in dem „vollen Werthe" des abzutretenden Grundstücks einschliesslich der enteigneten Zubehörungen und Früchte besteht. — Dass dies immer nur deren gemeiner Werth sei, also das, was dafür bei regelmässigem Geschäftsverkehr zur Zeit der Enteignung auch durch freiwilligen Verkauf als „Preis" (pretium) hätte erzielt werden können, kann nicht als zutreffend anerkannt werden, ganz abgesehen davon, dass ein solcher gemeiner Werth sich unter Umständen überhaupt nicht sicher ermitteln lässt. „Vollständige Entschädigung" bezeichnet vielmehr, ebenso wie „vollständige Genugthuung" als juristisch-technischer Ausdruck den Ersatz aller Vermögensnachtheile, welche Jemand in Folge eines beschädigenden Ereignisses erleidet, mit anderen Worten aller Vortheile, welche ihm durch dasselbe entzogen sind, mit Einschluss des entgangenen Gewinns, die Vergütung seines gesammten, wenn schon nur objectiv (ohne Rücksicht auf den blossen Affectionswerth) zu bestimmenden Interesses. (§§ 285 bis 287, I. 5; § 7, I. 6 Preuss. A. L.-R.) — Unter „vollem Werth" als Gegenstand vollständiger Entschädigung ist demnach hier der Inbegriff jener Vortheile zu verstehen, im Gegensatz zu dem beschränkteren gemeinen der höhere individuelle Werth, welche die enteigneten Gegenstände für den damaligen Eigenthümer vermöge seiner besonderen Verhältnisse hatten, das volle, (objectivbestimmte) Interesse eben dieses Eigenthümers (§ 114, I. 2 A. L.-R.) — Auch mit der Bestimmung des § 8 Abs. 2 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 über Mehrvergütigung wegen individuellen Zusammenhanges der enteigneten Fläche und mit der des § 31 a. a. O. über Nachvergütung der erst durch spätere Anlagen erkennbaren Folgen der Enteignung erscheint die Annahme, dass nur der gemeine Werth zu erstatten sei, nicht vereinbar. Ebenso ist der Versuch, sie aus den Verhandlungen der Gesetzesfactoren zu rechtfertigen, gegenüber dem Inhalte des publicirten Gesetzes unzulässig. Allein immerhin liegt es in der besonderen Natur einer Beschädigung durch Sachentziehung, dass dabei der gemeine Werth der Sache in erster Linie berücksichtigt und der Regel nach als ausreichender Ersatz für den Eigenthümer angesehen wird. Ein Anspruch auf weitere Entschädigung bedarf deshalb immer besonderer Begründung und Klarstellung. — Der Klageanspruch entbehrt aber derselben. Die Feststellung einer Entschädigungsforderung und ihres Umfanges ist vor Allem durch die genaue Bestimmung des zum Ersatz verpflichtenden, beschädigenden Ereignisses (im Gegensatz zu anderen schädlichen Thatsachen) bedingt, weil sie nur auf die nachtheiligen Folgen des Ereignisses, nur auf solche Nachtheile, welche mit demselben im ursachlichen Zusammenhange stehen, sich erstrecken kann. Das Enteignungsgesetz bezeichnet als dieses Ereigniss lediglich die „Abtretung des Grundeigenthums" (§ 8 Abs 1) und daher als Gegenstand der Vergütung nur die „nachtheiligen Folgen der Enteignung" (§ 31 Abs. 1). Als Folgen derselben (als damit ursachlich zusammenhängend) können aber immer nur solche Nachtheile angesehen werden, welche ohne die Enteignung erweislich nicht eingetreten wären. — Auch die Nachtheile des Unternehmens, für welches die Enteignung erfolgt ist, z. B. Schäden aus der Anlage oder dem Betriebe einer Eisenbahn sind deshalb nach dem Enteignungsgesetze keineswegs unbedingt, sondern nur insoweit zu vergüten, als sie den bisherigen Eigenthümer nicht getroffen hätten, wenn ihm nichts oder weniger enteignet wäre. — Dieser ursachliche Zusammenhang mit der Enteignung ist bei dem Eisenbahnbau auf der enteigneten Theilfläche eines grösseren Grundstücks, durch welchen das Restgrundstück unbebaubar oder sonst benachtheiligt wird, dann nicht zu vermissen, wenn festgestellt werden kann, dass ein gleicher Nachtheil ohne die Enteignung, namentlich bei Ausführung des Baues auf unmittelbar benachbartem Lande, für die Fläche, welche gegenwärtig das Restgrundstück bildet, entweder überhaupt nicht oder nur in geringerem Umfange herbeigeführt sein würde. — Die enteignete Fläche gewährte hier dem Eigenthümer den Vortheil, dass sie gegen den Nachtheil des Eisenbahnbaues vollständig oder doch (nach Verhältniss ihrer Grösse) mehr oder minder schützte und auch dieser Vortheil bildet für ihn einen Bestandtheil ihres „vollen Werthes". Er kann daher in einem solchen Falle nach dem Enteignungsgesetze entweder jenen Nachtheil seinem ganzen Umfange nach oder doch die Differenz zwischen dem wirklichen Nachtheil, welchen er durch den auf der enteigneten Fläche ausgeführten Bau erleidet und dem geringeren Nachtheil, welcher ihn im Falle der Ausführung des Baues auf dem Nachbarlande, also auch ohne die Enteignung, betroffen hätte, erstattet verlangen. Das Enteignungsgesetz sichert ihm dagegen keinen Ersatz für Nachtheile des betr. Unternehmens zu, wenn diese ohne die Enteignung in derselben Weise eingetreten wären. — Nach der klägerischen Ausführung soll die Werthverminderung seines Restgrundstückes herbeigeführt sein: durch a) die Beseitigung der Möglichkeit, sich pachtweise auch von benachbarten Grundstücken Ziegelmaterial zu verschaffen, weil diese durch die Eisenbahn bei dem Mangel eines Verbindungsweges von seiner Ziegelei getrennt seien; b) Entwerthung der Ziegeleigebäude etc., da diese mit Rücksicht auf jene Möglichkeit grösser angelegt seien, als für das klägerische Grundstück allein erforderlich gewesen sein würde; c) die Anlage eines lästigen Weges an der Grenze seines Restgrundstückes und d) die mittelst der Zwischenlegung der Bahn bewirkte Trennung seiner Ziegelei von der Ortschaft T., deren Einwohner in Folge dessen ihren Ziegelbedarf nicht mehr von der letzteren, sondern von näheren Ziegeleien beziehen. — Allein von den Klägern ist nicht dargelegt, dass er mit diesen angeblichen Schäden aus der Eisenbahnanlage des Beklagten verschont sein würde, wenn dieselbe mit völliger Umgehung seines Grundstückes in der Nähe desselben ausgeführt wäre; an sich lässt sich nur annehmen, dass sie ihm in diesem Falle den Verkehr mit der Ortschaft T. und den jenseits der Bahn belegenen Grundstücken ebenso erschwert und dass ein an der Grenze seines ungeschmälerten Grundstückes angelegter Weg ihn nicht minder belästigt hätte, wie der an der Grenze seines jetzigen Restgrundstückes. — Es fehlt also an dem nöthigen Nachweise, dass die bezeichneten Nachtheile Folgen der Enteignung der fraglichen Theilfläche seien. — Dass das Enteignungsgesetz dem Eigenthümer einen unbedingten Entschädigungsanspruch wegen nachtheiliger Anlagen des Enteignenden einräume, kann auch aus § 31 desselben nicht hergeleitet werden, vielmehr ergeben gerade die Eingangsworte dieser Vorschrift, dass bei der zu gewährenden Entschädigung nur die „nachtheiligen Folgen der Enteignung" berücksichtigt werden dürfen, die Schäden aus Anlagen also zwar unter Umständen ebenfalls, aber stets nur, soweit sie ohne die Enteignung für den Eigenthümer nicht eingetreten wären. — Ein weitergehender Anspruch wegen schädlicher Anlagen kann unter besonderen Voraussetzungen auf die Grundsätze des Nachbarrechtes oder auf andere gesetzliche Bestimmungen, nicht aber auf das Enteignungsgesetz gestützt werden, und steht, sofern er begründet ist, dem Beschädigten auch dann zu, wenn ihm nichts enteignet ist. — Ebensowenig aber ist der, durch die Verwerfung des klägerischen, Anspruch auf den ihm angeblich entgangenen Gewinn aus seinem Thon- und Sandlager zu berücksichtigen. Auch Nachtheile aus der Enteignung selbst erscheinen nicht immer im Rechtssinne als Folgen derselben. Nach § 10 des Enteignungsgesetzes kann die bisherige Benutzungsart des enteigneten Grundstücks bei dessen Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden, welcher erforderlich ist, damit der Eigenthümer ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit gleichem Erfolge zu benutzen im Stande sei. Er darf also die vorhandene Möglichkeit nicht zurückweisen und kann an sich nur den Aufwand, welchen diese erfordert, erstattet verlangen, während ein weiterer Schaden, welchen er dadurch erleidet, dass er von jener Möglichkeit keinen Gebrauch macht, rechtlich nicht als Folge der Enteignung, sondern als Folge seines eigenen Verschuldens erscheint und ihm deshalb nicht ersetzt wird. (Erk. d. II. Hülfssen. des Reichsger. vom 28. Mai 1871 in Sachen S. N. (Kl.) wider Fiskus (Bekl.) Rep. 5 a. 826/80; Entscheid. Bd. V, S. 248 ff.)

Kartenwerke.

Zu Dr. Koch's Uebersichtskarte der Directions- und Betriebsamts-Bezirke der Königlich Preussischen Staats-Eisenbahndirectionen ist soeben eine kleine Karte als Nachtrag erschienen, welche die am 1. Mai eingetretenen Aenderungen in den erwähnten Directions- und Betriebsamts-Bezirken durch farbige Abgrenzung der neuen Staatsbahn-Gebiete veranschaulicht.

Wie der am 1. Mai erfolgte Uebergang der Berlin-Görlitzer, Thüringischen, Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in Staatsbahn-Betrieb, so ist auch der für den 1. Juli d. J. bevorstehende Uebergang der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Staatsbetrieb auf der Karte bereits berücksichtigt. (Das Directionsgebiet der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld (Bergisch-Märkische Eisenbahn) war bereits auf der Hauptkarte dargestellt und war in dieser Richtung ein Nachtrag nicht nöthig.)

Bei der Anerkennung und Verbreitung, welche die Hauptkarte namentlich in den Kreisen der Preussischen Staatsbahn-Beamten gefunden hat, wird auch dieser Nachtrag namentlich für die Besitzer der Hauptkarte willkommen sein. Derselbe kann gegen Zusendung von 30 ₰ in Briefmarken franco von der Redaction dieses Blattes alsbald bezogen werden. (Exemplare der Hauptkarte, welche die Gebiete der 56 bis zum 1. Mai vorhandenen Königlich Preussischen Eisenbahn-Betriebsämter in Farbendruck übersichtlich darstellt, nebst dem vorstehend angezeigten Nachtrag sind gegen Einsendung von 1 ℳ. 30 ₰ ebenfalls von der Redaction der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen alsbald zu beziehen.)

No. 9. Jahrgang 1882. Berlin, am 12. Mai 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 8. Mai incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

1. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A F	2	1	Kiste	unbekannt —	9,5	1	Mittelwalde	Oberschlesische	
2	A F S	2206	1	„	— —	30	2	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
3	B	1/3	3	„	— —	292	3	„	„	
4	B St	—	1	„	— —	81	4	„	„	
5	C	—	4	Eierfässer	leer —	38	5	Lemförde	K. E.-D. r. Köln	
6	C C S	2061	1	Kiste	— —	42,5	6	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
7	E G B	2772	1	„	— —	17	7	Thorn	„	
8	F	470	1	Collo	eis. Pflugschaar —	3	8	Greiz	Sächs. Staatsb.	
9	F B	2712 2697	2	Kisten	— —	60	9	Betzdorf	K. E.-D. r. Köln	
10	F L	992	1	Kiste	Glas —	229	10	Ratibor	Oberschlesische	
11	F W	—	4	Kübel	— —	16	11	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Homburg bezettelt.
12	F W	291	1	Kiste	Glas —	?	12	Mainz Güterexped.	Hess. Ludwigsb.	Homburg bezettelt.
13	G L	4456	1	Ballen	Wollenwaaren —	105	13	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
14	G R	543/6	3	„	leere Fässer —	99	14	Wanne	„	
15	H	1	1	Fass	leer —	18	15	Siegburg	„	
16	H	6338	1	Kiste	— —	62	16	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
17	H F	2	1	Fass	leer —	4	17	Colberg	„	
18	H G	3	7	Stangen	Stabeisen —	57	18	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
19	H	239/40	2	Colli	Schinken u. Speck —	71	19	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
20	J	1/2	1 1	Kiste und Sack	Seemannsgut —	85	20	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
21	J C B	—	1	—	Pflugschaar —	3	21	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
22	J H	8	1	Korb	Bücher —	54	22	Gotha	„	
23	K	10	1	Sack	Makulatur —	39	23	Frankfurt a. M. Ostbhf. Güt.-E.	Hess. Ludwigsb.	
24	K	57	1	Fass	Butter —	18	24	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
25	L P	399	1	Korb	Eisenwaaren —	33	25	Halle a. S.	K.E.-D. Frankf.a/M.	Bez. Rossla.
26	M M	1	1	Bund	Schiefertafeln —	5,5	26	Halle	K. E.-D. Erfurt	
27	N	16	1	Collo	Bettstellentheil —	2	27	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
28	Q	566	1	Fass	— —	45	28	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
29	R	7151	1	Kiste	Nähmaschinen - Theile	16	29	Kolmar	„	
30	R E B	821	1	Oelfass	leer —	33	30	Königsberg i. P.	„	
31	S S	182	1	Ballen	Tuch —	173	31	Halle	K. E.-D. Erfurt	
32	Z C	331	1	Kiste	? —	31	32	„	„	
					B. Colli m. Adressen sign.:					
33	Adl. Liebnisken desgl.	— —	1 1	Kübel Colli	leer — Deckel —	4 4	33	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
34	Bauer	1706 1766	2	Bierfässer	— —	26	34	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
35	Böhmisches Brauhaus Langfuhr	—	1	Fass	— —	—	35	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
36	D B B Melle	4792	1	Bierfass	leer —	14	36	Hannover	K. E.-D. Hannover	
37	Dominium Laszewo	—	1	Pack	leere Wollsäcke —	46,5	37	Prust	K. E.-D. Bromberg	
38	F H H Pieritz	1238	1 1	Kiste und Ballen	— —	47	38	Ruhnow	„	
39	Gainauer	—	1	Sack	Kartoffeln —	12	39	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
40	Hirschmann & Wilder Reichenberg	—	1	Pack	Säcke —	—	40	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
41	H W Halle a/S.	410	1	Kiste	Kleidung und Wäsche	18	41	Soest	K. E.-D. Hannover	
42	K Paderborn	1/2	2	Pack	leere Körbe —	19	42	„	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	{ P D W / J W / Swine / Lüneburg }	—	1	Sack	alte Säcke —	30	43	Harburg	K. E.-D. Hannover	
					C. Colli mit Figuren sign.					
44	// Strich gelb	—	1	Colli	Spaten —	16	44	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
45	{ St (im Dreieck) }	4	1	altes Oelfass	leer —	34	45	Vorwohle	Braunschweig.	bekl. Hildesheim.
46	{ H H / ✡ }	{ 14220 / 14322 }	1	Ballon	Petroleum —	69	46	Greiz	Sächs. Staatsb.	
47	{ θ / gelb }	—	2	—	gusseiserne Cylinder	53	47	Eisleben	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Halensee.
					D. Colli ohne Signatur:					
48	—	—	4	Stück	Ansetzer —	—	48	Halle	K. E.-D. Erfurt	
49	—	—	1	Beutel	Feldsaamen —	3	49	Lindenau	K. E.-D. Bromberg	
50	—	—	6	Bund	Dachspähne —	37	50	Riesa	Sächs. Staatsb.	ausWagen 6261K.S.
51	—	—	1	—	Deckenstange —	—	51	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
52	—	—	20	Colli	Eisentheile —	46	52	Halle	K. E.-D. Erfurt	
53	—	—	2	Sack	Gerste —	95	53	Simonsdorf	K. E.-D. Bromberg	{ am 30/4. aus Wagen 2093 B. St. entladen; bekl. Oberhagen-Lübeck.
54	—	—	1	„	Hafer —	—	54	Schönlanke	„	
55	—	—	1	—	Holzgestell —	10	55	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	
56	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	75	56	Neuwied	K. E.-D. r. Köln	
57	—	—	1	—	Kette, 6,40 m lang —	—	57	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
58	—	—	1	—	Maschinentheil —	0,5	58	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
59	—	—	{ 1 / 1	Packen / Kiste }	Nähmaschinentheile —	45	59	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
60	—	—	1	Petr.-Fass	leer —	32	60	Bremerhaven	„	{ bei 79 leeren Fässern ab Simbach.
61	—	—	1	„	leer —	32	61	„	„	
62	—	—	1	„	leer —	32	62	„	„	{ bei 40 leeren Fässern ab Bochum.
63	—	—	3	—	Petroleumfässer —	—	63	Ballstedt	K. E.-D. Erfurt	{ auf der Strecke gefunden.
64	—	—	1	—	Reisekorb —	6	64	Posen	Oberschlesische	
65	—	—	1	Collo	Rohr —	—	65	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
66	—	—	8	Stück	Roststäbe —	167	66	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
67	—	—	6	—	Schaufeln —	5	67	Langendreer Rh.	K. E.-D. r. Köln	
					Nachtrag.					
1	H A	—	7	Pack	leere Säcke —	159,5	1	Oberndorf-Schweinfurt	Bayer. Staatsb.	Wiesbaden an A. N. Stein in Prag.
2	S Z	3361/2	2	Kisten	leer —	31	2	Würzburg	„	
3	—	433	1	{ Plomben- Säckchen }	leer —	1	3	Nürnberg	„	
4	—	—	1	Ballot	l. Bäume i. Strohverpack.	16,5	4	Mühldorf	„	
5	—	—	1	Bund	Eisendraht —	20	5	Schwarzenbach a/S.	„	
6	F E W	1468	1	Ballen	Tuche	19	6	Kempen	Breslau-Warschau.	{ Gut ist in Breslau Oderthor in Verlust gerathen (zur Karte No. 1 vom 30. März cr. Wielkau i/Sach.-Kempen).

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 15. Mai 1882 tritt zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Juli 1881 der 6. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Ergänzung des Tarifs für Nebengebühren, sowie Tarifsätze für Güter von und nach der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrags sind bei den diesseitigen Expeditionen und bei der Station Osterwieck zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 3. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (881)

Directer Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen. Am 15. Mai cr. tritt zu dem Gütertarif für oben bezeichneten Verkehr der 2. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife, Ausnahmefrachtsätze für Stärke aller Art etc. zum Export, Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Lichtenberg der Berliner Ringbahn und Aenderung des Stationsnamens Berlin (Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof).

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Expeditionen zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu beziehen. Magdeburg, den 2. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (882)

Schlesisch-Polnischer Verband. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Pruszkow der Warschau-Wiener Bahn mit gleichen directen Frachtsätzen, wie die 16 km weiter gelegene Station Warschau, in den Verband aufgenommen.

Das für Transporte nach Warschau im Tarif vorgesehene Thorgeld (Rogatkowe) bleibt im Verkehr mit Pruszkow ausser Ansatz.

Für Steinkohlen-Sendungen etc. nach Pruszkow kommt nicht der volle Russische Antheil für Warschau von 33,38 Kop. (S. 28 bis 31 des Tarifs vom gleichen Tage), sondern nur ein Betrag von 32,16 Kop. pro 100 kg zur Berechnung. Breslau, den 2. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (883)

Mit 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag I zum **Ausnahmetarif** vom 1. Februar 1882 **für Zucker aller Art** von Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach den Stationen Laibach, Klagenfurt, Villach und nach hinter Villach gelegenen Stationen der Pusterthaler und Tiroler Linie der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft in den Tarif einbezogen und enthält derselbe Sätze für Einzelnsendungen und für Wagenladungen à 5000 und à 10000 kg ab Brünn (St. E. G.), Kanitz-Eibenschitz, Mislitz und Grussbach-Schönau nach den oben bezeichneten Südbahn-Stationen.

Exemplare des Tarif-Nachtrages sind im Wege der Verband-Stationen oder direct bei den Verwaltungen der unterzeichneten Bahnen käuflich zu haben. Wien, am 20. April 1882. Die Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands- und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn. Die Generaldirection der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft. Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft. (884)

Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr. Heft I, Galizien-Bayern. Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1882 gelangt zu dem vom 1. Februar a. c. giltigen Heft I des vorbezeichneten Verkehres der I. Nachtrag zur Einführung, welcher directe Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Lemberg pod zamkiem und Przeworsk der Galizischen Karl-Ludwigbahn enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandstationen und an den Directionssitzen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben. Wien, den 3. Mai 1882. Die General-Direction der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn, im Namen der Verbandverwaltungen. (885)

Harz-Nordsee-Verband. Am 15. Mai cr. tritt zu dem Verbands-Gütertarife der 26. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aufhebung von Tarifsätzen, Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife, sowie neue und veränderte Tarifsätze.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 10. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (886)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Für den Verkehr zwischen den Berlin-Hamburger Stationen Berlin, Lüneburg, Spandau und Wittenberge einerseits und Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits sind in oben bezeichnetem Verbande theilweis ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der betreffenden Sätze ertheilen die betheiligten Expeditionen, sowie das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction. Magdeburg, den 5. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (887)

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. kommt ein VII. Nachtrag zu dem ab 1. Januar 1878 giltigen Tarif für den Localgüterverkehr zur Ausgabe, welcher unter Anderem einen Ausnahmetarif No. 4 für Zuckerrüben, grüne und Zuckerrübenfutterschnittel (Rückstände aus der Zuckerfabrikation) enthält und zum Preis von 10 ₰ pro Exemplar von den Güterexpeditionen käuflich bezogen werden kann. Stuttgart, den 4. Mai 1882. (888)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit Wirkung vom 6. Mai d. J wird im diesseitigen Localverkehr vorbehaltlich des Widerrufs:

a) der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 für Getreide zwischen Seegefeld und Berlin von 0,20 ℳ auf 0,18 ℳ pro 100 kg,
b) der Frachtsatz des Specialtarifs III im Verkehr zwischen Seegefeld einerseits und Spandau und Berlin andererseits von 0,18 ℳ auf 0,14 ℳ pro 100 kg und
c) der Frachtsatz für Braunkohlen und Steinkohlen (Ausnahmetarif 9 und 24) im Verkehr zwischen Seegefeld und Berlin von 0,16 ℳ auf 0,14 ℳ pro 100 kg

ermässigt. Berlin, den 6. Mai 1882. Die Direction. (889)

Berlin - Magdeburg - Halle - Casseler Verband. Mit dem 10. Mai d. J. tritt der Nachtrag 14 zu Tarifheft II in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin (B. A.) einerseits und Gr. Rudestedt, Heldrungen und Stotternheim andererseits, sowie anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin (B. A.) und Cassel.

Exemplare des Nachtrags können von den Verbands-Expeditionen zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar bezogen werden. Magdeburg, den 2. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (890)

Obstverkehr nach den Niederlanden. Am 15. Mai cr. tritt der im Rheinisch-Niederländischen und Hessisch-Niederländischen Verbandsverkehre bis Ende December v. J. bestandene Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst von Stationen der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (links- und rechtsrheinisch) resp. von Stationen der Hessischen Ludwigsbahn nach Niederländischen Stationen, sowie die in jenen Verkehren früher gewährte Frachtermässigung bei Beförderung neuer leerer Obstkörbe nach den Füllungsorten für die Zeitdauer bis ult. December d. J. wieder in Kraft. Der Tarif ist von unserer Drucksachenverwaltung à 10 ₰ zu beziehen. Köln, den 30. April 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) im Namen der Verbandsverwaltungen. (891)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die s. Zt. eingerichtete 3 mal wöchentliche Fahrt pr. Dampfschiff „Uffo“ wird mit dem Abgang dieses Schiffes von Laurvig nach Frederikshavn am 10. Mai d. J. aufhören.

In Folge hiervon werden Güter von Altona und Ottensen nach Laurvig, welche in Uebereinstimmung mit Nachtrag XV zu den Tarifbestimmungen vom 10. October 1875 für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verkehr via Frederikshavn direct expedirt sind, nach dem 9. Mai mit dem derselben Gesellschaft gehörenden Dampfschiffe „Baldur“, welches jeden Montag von Frederikshavn nach Laurvig abgeht, weiterbefördert werden. Auch können Personen und Reisegepäck von Deutschen Stationen nach Laurvig (cfr. Nachtrag VI zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verbande vom 1. October 1874) vom vorerwähnten Tage ab nur einmal wöchentlich direct expedirt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen- und Güterexpeditionen. Altona, den 5. Mai 1882. Die Direction. (892)

Zum Ausnahmetarif für Saarsteinkohlen-Coaks etc. im Verkehr von ehemaligen Saarbrücker Stationen nach Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a/M. vom 1. Januar 1881 ist ein vom 15. Mai cr. ab gültiger Nachtrag 2 erschienen, enthaltend eine Bestimmung über Erhebung von Reexpeditionsgebühren in Bingerbrück.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M., den 2. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, (893)

Oberschlesische Eisenbahn. Am 10. Mai 1882 tritt der Nachtrag II zu unserem Local-Gütertarif vom 1. October 1881 in Kraft.

Derselbe enthält specielle Tarifvorschriften, Aenderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife für Holz des Specialtarifs II sowie für Eisen und Stahl, Ergänzungen des Tarifs für die Nebengebühren, Aenderung einiger Entfernungen von Karolinegrube, Erweiterung des Ausnahmetarifs für Erze, Ermässigungen von Frachtsätzen und Druckfehlerberichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei unseren Stationscassen zum Preise von 0,20 ℳ zu kaufen. Breslau, den 1. Mai 1882. Königliche Direction. (894)

Directer Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Hannover und Magdeburg. Am 15. Mai cr. tritt zu dem Gütertarife für obenbezeichneten Verkehr der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife, Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Ausnahmefrachtsätze für Seeschlick, für Stärke aller Art zum Export, Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Lichtenberg der Berliner Ringbahn, sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 2. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (895)

Rheinischer Nachbarverkehr, Heft 7 des Gütertarifs, gültig vom 20. Januar 1878. Friesisch-Westfälischer Verbandsgütertarif vom 1. Mai 1878. An Stelle der in den vorbezeichneten Tarifen, sowie dazu erschienenen Nachträgen, enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn und diesseitigen Stationen treten am 10. d. Mts. anderweite Sätze in Kraft. Soweit letztere mit Erhöhungen verbunden sind, behalten die bisherigen Taxen bis zum 1. Juli cr. Gültigkeit.

Die neuen Sätze sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren. Hannover, den 3. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (896)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Am 15. Mai cr. tritt zu dem Verbandsgütertarife der 16. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält theils neue, theils veränderte Tarifsätze, Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife, sowie Aufhebung von Tarifsätzen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 10. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (897)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. Mai l. J. tritt ein neuer Tarif für den Preussisch-Sächsischen Verkehr in Wirksamkeit.

Exemplare dieses neuen Tarifes erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 4. Mai 1882. Die Direction der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. (898)

Vom 20. d. M. ab gelangt ab Hohenbocka B. A. nach Gratzen, Station der Kaiser Franz-Josefbahn für Glassand-Transporte von mindestens 10 000 kg ein Frachtsatz von 1,601 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Berlin, den 4. Mai 1882. Die Direction der Berlin-Anhalti-

schen Eisenbahn-Gesellschaft, Namens der betheiligten Verwaltungen. (899)

Sommersaison-Tarif. Für die Dauer vom 1. Juni bis 30. November 1882 kommen im Oesterr.-Rheinländisch-Westfälischen und im Ungar. - Rheinländisch - Westfälischen Eisenbahnverbande ermässigte Frachtsätze in den Relationen:

Wien (Kaiserin Elisabethbahn, Kaiser Ferdin. Nordbahn, Kaiser Frans-Josefhahn, Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft) einerseits und Rheinländisch-Westfälischen Stationen andererseits, ferner zwischen den Stationen Budapest (Oesterr. Staatsb. und Ungar. Staatsbahn), Köbánya Steinbruch (Oesterr. Staatsb. und Ungar. Staatsb.), Palota, den Budapester Communal-Lagerhäusern einerseits und Rheinländisch-Westfälischen Stationen andererseits in Anwendung.

Die ermässigten Frachtsätze erscheinen in einer besonderen Tarifausgabe unter der Bezeichnung „Sommersaison-Tarif", welcher bei allen Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung, zu beziehen ist. (900RM)

Die in den Gütertarifen (Theil II) für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) resp. Elberfeld einerseits und Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirkes Berlin andererseits vom 1. Mai 1882 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Dresden (Friedrichstadt) und Grossenhain kommen auch für den Verkehr mit den Sächsischen Staatsbahn-Stationen Dresden-Alt- und Neustadt (Leipziger Bahnhof) sowie Grossenhain insoweit zur Anwendung, als die z. Zt. noch im **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen resp. Mitteldeutschen Verbande und im Rheinisch - Thüringisch - Sächsischen Verbande** bestehenden Taxen für letztere Stationen nicht billiger sind. Dresden, am 5. Mai 1882. Kgl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (901)

2. General-Versammlungen.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Gemäss der §§ 44 und 46 des Statuts werden hierdurch die Actionäre unserer Gesellschaft zur diesjährigen ordentlichen General-Versammlung auf Sonnabend, den 3. Juni d. J., Nachmittags 5 Uhr, in unser Geschäftslocal hier, Holländische Strasse No. 19, eingeladen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Geschäftsberichtes pro 1881.
2. Ermächtigung zur Ausgabe von Stamm-Prioritäts-Actien oder von Obligationen in Höhe von ℳ 1 500 000.
3. Ersatzwahl zweier Mitglieder des Verwaltungsraths.
4. Remuneration für die Mitglieder des Verwaltungsraths.

Behufs Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung verweisen wir auf § 41 des Statuts mit dem Bemerken, dass ausser der Gesellschafts-Direction die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin Depotstelle ist. Dortmund, den 5. Mai 1882. Die Direction. (181)

3. Dividendenzahlung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 29. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. bezw. $4^1/_2$ pCt.) als Dividende für das Jahr 1881 ausbezahlt werden, wie folgt:

1. für die Pfälzische Ludwigsbahn:
Fünfundzwanzig Gulden = zweiundvierzig Mark sechsundachtzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1881;
2. für die Pfälzische Maximiliansbahn:
Fünf Gulden = acht Mark siebenundfünfzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1881.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern

in Frankfurt a/M. bei M. A. von Rothschild und Söhne,
„ Frankfurt a/M. bei Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne,
„ Mannheim bei der Rheinischen Creditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der K. Hauptbank und ihren Filialen,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft,
„ Berlin bei S. Bleichroeder.
„ in Neustadt bei L. Dacqué,
„ Ludwigshafen a/Rh. bei der Directions-hauptkasse

sofort bezogen werden.

Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1881 für werthlos erklärt. Ludwigshafen a. Rh., 30. April 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (174)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. In der hiesigen Haupt-Werkstätte stehen 175 Stück alte Wagenrädersätze und zwar:
131 Speichen- und 44 Scheibenrädersätze, welche im Wege der öffentlichen Submission an den Meistbietenden verkauft werden sollen.

Offerten mit der Aufschrift „Ankauf alter Rädersätze" sind bis zum 25. Mai cr., Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt an den Unterzeichneten einzureichen.

Von demselben können auch die Verkaufsbedingungen gegen Erstattung der Copialien ad 50 ₰ bezogen werden. Witten, den 6. Mai 1882. Der Königliche Eisenbahn-Maschinen-Inspector. Diedrich. (179)

5. Vacanzen.

Bewerberaufruf.

Wir wünschen bei unsern Hauptwerkstätten für Locomotivreparaturen und bei der Centralwerkstätte für Wagenreparaturen einige Maschinen - Ingenieur - Practikanten, welche neben einer practischen — eine volle academische Fachausbildung genossen haben, in Verwendung zu nehmen.

Dieselben erhalten Taggelder von 3 ℳ bis 5,50 ℳ.

Bewerber wollen unter Anschluss der erforderlichen Legitimationspapiere ihre Meldungen innerhalb 14 Tagen bei uns einreichen. Stuttgart, den 2. Mai 1882. Königl. Generaldirection der Staatseisenbahnen. Böhm. (180)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 37. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Benth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. Mai 1882.

Inhalt: Verein für Eisenbahnkunde. — Zur Frage der Verwaltung der Französischen Staatsbahnen. — Der Externverkehr auf der Berliner Stadtbahn und die Aenderungen des Localverkehrs. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Aus Bayern. — Die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. — Ermsthalbahn. — Das Transportreglement der Gotthardbahn. — Die Canadischen Eisenbahnen. — Aus Amerika. — Grosse Eisenbahnunfälle. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Verkehrs-Wiederaufnahme. 4. Ausloosungen. 5. Submissionen. 6. Dividendenzahlung. 7. Bilanzen. — Privat-Anzeigen.

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 11. April 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Herr Geh. Ober-Regierungsrath Kinel spricht über die Gotthardbahn. Nach der Vollendung der Brenner- und der Mont-Cenisbahn wurde der schon seit längerer Zeit ventilirte Plan zu einer Verbindung der Schweizerischen mit den Italienischen Eisenbahnen ernster aufgenommen und dabei vorzugsweise drei Richtungen, entsprechend den drei Alpenpässen über den Splügen, den Lukmanier und den St. Gotthard, in Frage gezogen. Die Italienische Regierung war es vornehmlich, welche auf die Angelegenheit näher einging und am 30. October 1865 eine besondere Commission zur Berathung der günstigsten Linie einsetzte. Auf Grund des von dieser Commission abgegebenen Gutachtens entschied sich die Italienische Regierung für die Linie über den St. Gotthard, welchem Entschluss der Norddeutsche Bund bezw. das Deutsche Reich und die Schweiz demnächst beitraten. Diese drei Staaten schlossen infolge dessen am 15. October 1869 in Betreff des Baues und Betriebes der Gotthardbahn einen Staatsvertrag ab, welcher von der Schweiz am 27. Juli 1870, von Italien am 22. October 1871 ratificirt wurde und welchem Deutschland am 28. October 1871 ebenfalls beitrat. Die Constituirung der Gotthardbahngesellschaft erfolgte am 6. December 1871 und bald darauf auch die Inangriffnahme der Bauarbeiten. Das grösste Bauobject der Gotthardbahn, der 14 912 m lange Tunnel durch den St. Gotthard, wurde im Juni bezw. Juli 1872 auf der nördlichen bezw. südlichen Seite begonnen und nach 9½ Jahren, am Schlusse des Jahres 1881 vollendet. Die Eröffnung der ganzen Bahn steht für den 1. Juni d. J. bevor.

Nachdem die Untersuchungen über die günstigste Trace der Bahnlinie schon in den vierziger Jahren begonnen hatten, grösstentheils nur auf Grund der allgemeinen Karten des Generalstabes, und zuerst Weltli ein vollständiges Generalproject ausgearbeitet hatte, wurde ein eingehenderes Project „zu einer Bahn von Flüelen über Amsteg nach Göschenen und von dort direct unter dem Hochgebirge hindurch nach Airolo und weiter über Faido nach Biasca“, das sogenannte Expertenproject, von den Badischen Ingenieuren Beckh und Gerwig im Jahre 1865 aufgestellt und in Verbindung mit einem commerziellen Gutachten und einer Rentabilitätsberechnung von Koller, Schmidlin und Stoll veröffentlicht. In diesem Project wurde die nachher wirklich zur Ausführung gekommene tiefere Lage des Alpentunnels angenommen, die von Weltli vorgeschlagenen Spitzkehren und die Anwendung besonderer Motoren und Förderungsmethoden aufgegeben. Diese Arbeit bildete die Grundlage für alle weiteren Verhandlungen und Untersuchungen, insbesondere auch für die Festsetzungen der internationalen Conferenz, welche den Staatsvertrag vom 15. October 1869 vorbereitet hat.

Das herzustellende Gotthardbahnnetz sollte darnach folgende Linien umfassen: Luzern-Küssnacht-Immensee-Goldau; — Zug-St. Adriano-Goldau; — Goldau-Flüelen-Biasca-Bellinzona; — Bellinzona-Lugano-Chiasso; — Bellinzona-Magadino-Italienische Grenze gegen Luino, mit Zweigbahn nach Locarno, zusammen ungefähr 263 km. Der kleinste Krümmungsradius sollte 300 m und die grösste Steigung 25 ‰ betragen.

Als Gerwig die technische Leitung der Gotthardbahn übernahm, liess er genauere Terrainaufnahmen machen und legte damit für den eigentlichen Gebirgsbahntheil den hauptsächlichen Grund für alle weiteren Projectirungsarbeiten. Während der drei Jahre seiner Thätigkeit als Oberingenieur leitete er ausserdem den Bau einiger Italienischen Strecken und die Inangriffnahme des Gotthardtunnels. Sein Nachfolger Hellwag setzte die begonnenen Projectirungsarbeiten fort, liess die Linie örtlich ausstecken und nähere Terrainuntersuchungen anstellen. Hierbei stiess er auf so ungewöhnliche Schwierigkeiten für die zukünftige Bauausführung, dass er schliesslich das bei der Tracirung bisher befolgte Princip aufgab, welches darin bestand, die Bahnlinie in derjenigen Höhe, welche sich aus der gleichmässigen Steigungslinie ergiebt, durchzuführen, wobei ein Wechsel der verschiedenen Thalseiten nur in seltenen Fällen ausführbar gewesen wäre. Hellwag kam daher zu bedeutenden Veränderungen der Linie und des ganzen Projectes. Es ergab sich nun, dass fast in der ganzen Ausdehnung beider Hauptthäler, des Reuss- und des Tessin-Thales, die Bahnlinie in eine relativ niedrigere, von der Strasse aus ohne Schwierigkeit zu erreichende Lage gebracht werden konnte; bei denjenigen Thalstrecken aber, in welchen plötzliche Niveaustufen und übermässige Gefällsverhältnisse die Fortführung der Bahn in der Thalrichtung verhinderten, schritt Hellwag zu künstlichen Verlängerungen der Linie, die durch kreisförmig in die Felswand eindringende Kehrtunnel hergestellt wurden. Das hiernach von Hellwag nach neunmonatlicher Arbeit aufgestellte Project nebst Kostenanschlag wurde veröffentlicht und ist bis auf geringfügige Abweichungen für die Ausführung beibehalten worden.

Der Vortragende erläuterte das Hellwag'sche Project und die Ausführung desselben mit Hülfe ausgehängter Nivellements- und Situationspläne und einer grossen Anzahl sehr schöner (von der Schweizerischen Regierung geliehenen) Photographien.

Das Reuss-Thal unterhalb Göschenen bis zum Vierwaldstätter See zerfällt in 4 Abschnitte. Der erste Abschnitt von Göschenen bis zum Pfaffensprung ist 6 km lang, die Reuss hat darin ein Gefälle von durchschnittlich 57 ‰, stellenweise nur 42 ‰; beim Pfaffensprung stürzt die Reuss in einem 30 m hohen Katarakt herab und hier beginnt die zweite Thalstufe, welche 5 km lang ist und bis Meitschlingen reicht; das Flussgefälle beträgt 25—39 ‰. Die dritte Thalstufe erstreckt sich von Meitschlingen bis Amsteg, ist 4 km lang und hat ein Sohlengefälle im oberen Theile von 77,5 ‰, welches weiter abwärts plötzlich in 18 ‰ verläuft. Die vierte Thalstufe von Amsteg bis zum Vierwaldstätter See ist 17 km lang, das Thal hat zwischen Amsteg und Erstfeld ein Gefälle von 8 ‰ und verläuft dann mit 4—1 ‰ in den Seespiegel. Der Vortragende schildert eingehender den Charakter der verschiedenen Thalstufen und bespricht namentlich die in den oberen drei Stufen durch die Gebirgsformation, die seitlichen Wasserzuflüsse und Lawinenstürze entstandenen grossen Schwierigkeiten für die Bauausführung und die von Hellwag

gegen das Gerwig'sche Project vorgenommenen Aenderungen der Trace, welche namentlich in einem öfteren Wechsel der Thalseiten bestanden.

Die südliche Rampe hat vom Bahnhof Airolo bis zum Bahnhof Biasca ein Gesammtgefälle von 849 m zu überwinden, und es würde die vorhandene Thallänge von 36 km zur directen Durchführung der Bahn mit einem durchschnittlichen Gefälle von rot. 25 ‰ ausgereicht haben; eine solche Linie ist auch von Gerwig projectirt worden, aber es zeigten sich dabei fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Das Tessin-Thal kann ebenfalls in 4 Stufen zerlegt werden; die erste Stufe von Airolo bis Stalvedro (unteres Bedretto-Thal) ist 1 km lang und hat ein Flussgefälle von 13,3 ‰, die zweite Stufe von Stalvedro bis Dacio grande (oberes Leventiner-Thal) hat auf 4,6 km Länge ein Sohlengefälle von 14 ‰ und von da auf 6 km Länge ein solches von 11 ‰. Die dritte Thalstufe reicht von Dacio grande bis Giornico (mittleres Leventiner-Thal); in derselben fällt der Tessin in einer 1,25 km langen Thalschlucht 114 m mit einem durchschnittlichen Gefälle von 94,3 ‰ und in der folgenden Strecke von 1,5 km Länge 70 m tief mit 21,5 ‰ Gefälle herab. In der untersten Stufe von Giornico bis Biasca stürzt der Tessin zunächst auf 1 km Länge 100 m tief herab; hieran schliesst sich eine fast 3 km lange Stromschnelle mit 14,7 ‰ Gefälle und in den darauf folgenden 6 km erreicht der Thalboden mit einem Gefälle von Anfangs 9,1, später 5,2 ‰ die Meereshöhe des Brenno-Thales von 287 m in der Nähe von Biasca.

Die Terrainschwierigkeiten der 4 Stufen der südlichen Rampe führten zu der Wahl einer von den früheren Projecten vollständig abweichenden Bahntrace, indem ebenfalls von einer von Biasca aus direct ansteigenden Linie, welche zwar 5 bis 6 km kürzer geworden sein würde, abgesehen und zunächst eine geringe Steigung, sodann eine Längenentwickelung der Bahnachse gesucht wurden. Der Vortragende beschreibt auch diese Linie und ihre Ausführung eingehender.

Von der Ausführung der Bahn nach Massgabe der Hellwag'schen Trace, welche den ausgedehntesten Anschluss an das Terrain suchte und die Thalstufen durch geschickte Entwickelung der Bahnlänge überwindet, hätte man einen geringeren Kostenaufwand erwarten sollen, als von derjenigen einer Bahn, welche mit der nach dem Staatsvertrage zulässigen Maximalneigung in bedeutender und unwegsamer Höhe über der Thalsohle und der Strasse hingeführt würde. Dennoch betrug der Hellwag'sche Kostenanschlag bei einer Höhe von 289 Millionen Francs 102 Millionen mehr, als die von Gerwig etc. ermittelten Kosten. Dieses Resultat, welches grosse Aufregung verursachte, wurde von Hellwag hauptsächlich darauf zurückgeführt, dass der früheren, geringeren Kostenberechnung die in dem kleinen Massstab und in beschränktem Umfange hergestellten Terrainaufnahmen zu Grunde gelegen hätten. Durch einige Vereinfachungen an Hochbauten und Signalen, Einschränkung des Oberbaues durchgehends auf ein Geleis, durch Vermehrung der Maximalsteigung für einzelne Strecken bis zu 27 ‰ und durch die Annahme einer Herstellung des Bahnkörpers (mit Ausschluss des grossen Tunnels) in eingeleisiger Anlage wurde die Bausumme auf 261 Millionen und der Mehrbedarf von 102 auf 74 Millionen Francs ermässigt. Obgleich bei dieser Ermässigung schon einige Bestimmungen des Staatsvertrages geändert wurden, musste eine weitere Verminderung der Kosten bewirkt werden. Man beschränkte deshalb das im Staatsvertrage vorgesehene Bahnnetz auf die Hauptlinie Immensee-Pino, ausser den bereits vorhandenen Zweigbahnen Lugano-Chiasso und Cadenazzo-Locarno, und vertagte den Bau der Zweigbahnen Luzern-Immensee und Zug-Arth im Norden und der Linie Giubiasco-Lugano im Süden bis nach Herstellung der Hauptbahn. Durch diese abermalige Vereinfachung des Projectes wurde die Bausumme auf 227 Millionen und der Mehrbedarf auf 40 Millionen Francs herabgesetzt. Von diesem Betrage zahlen Deutschland und Italien je 10 Millionen, die Schweiz 8 Millionen und 12 Millionen brachte die Gesellschaft auf. Inzwischen ist die Linie Giubiasco-Lugano in Folge von Specialsubventionen von Seiten der Schweiz und Italiens doch zur Ausführung gelangt und am 10. April d. J. eröffnet worden; es erübrigt also nur noch die Ausführung der Bahnen Luzern-Küssnacht-Immensee und Zug-Arth, um das ursprünglich geplante Netz der Gotthardbahn herzustellen.

Der als Gast anwesende Herr Eisenbahn-Bauinspector Wagemann aus Breslau macht Mittheilung über einen von ihm erfundenen eisernen Langschwellen-Oberbau mit Oberflächen-Entwässerung. Der Vortragende bemerkt, dass er versucht habe, eine Anordnung des Langschwellen-Oberbaues zu finden, welche die Verwendung mangelhaften Stopfmaterials ohne Nachtheil für die Construction zulässt und bezüglich der Entwässerung dem Querschwellen-Oberbau nicht wesentlich nachsteht. Unter Beibehaltung der breitbasigen Schienen in Einzellängen von 9 m ist zu dem Zweck die Querverbindung unmittelbar unter den Schienenfuss verlegt und zwar besteht dieselbe pro Schienenlänge aus 2 starken T-Eisen mit aufgenieteten Knaggen. Die dementsprechend auf etwa halbe Schienenlänge reducirten Langschwellen liegen zwischen den Querverbindungen. Der Schienenstoss befindet sich im Interesse der Continuität der Construction und eines sanften Ueberganges von einer Schiene zur andern auf der Mitte einer Langschwelle. Die Aussparungen zwischen den an den Enden geschlossenen Langschwellen und den Querverbindungen gestatten dem Tagewasser den Austritt aus dem Innern des Geleises ohne schädigenden Einfluss des Oberbaues.

Der Vortragende glaubt, die bei den bisher zu den Querverbindungen angewendeten, am Schienensteg angebrachten Querstangen hervorgetretenen Uebelstände durch die von ihm gewählte Anordnung vermieden zu haben; letztere erübrige ausserdem die Anbringung besonderer, die Verschiebung der Schienen auf der Schwelle hindernder Constructionstheile. Die gewählte Langschwelle zeigt einige Abweichungen von den bekannten Profilen; dieselbe hat zur Vergrösserung der tragenden Fläche eine Breite von 360 mm erhalten und das Widerstandsmoment derselben beträgt bei gleichem Querschnittsinhalt mit der Hilf'schen Langschwelle nahezu das Doppelte des Widerstandsmoments der letzteren (41,5 gegen 22). Die aus Flusseisen herzustellenden Schwellen sind an den Enden durch schräg umgebogene Wände begrenzt.

Bezüglich der für die Verbindung der Schiene mit der Langschwelle gewählten Construction ist zu bemerken, dass dieselbe in einfacher Weise ohne Anwendung von Schraubenbolzen hergestellt ist. Der auf der Aussenseite der Schiene angebrachte Klemmbügel schliesst sich an schon vorhandene Formen an; neu ist dagegen die zur Festhaltung der Schiene an der Innenseite dienende Federklammer. Diese klemmt sich durch das bei einer Drehung um 90 Grad erfolgende Aufsteigen auf die schräge Fläche des Schienenfusses fest. Das Mittelstück der Klammer hat in der Grundform einen oblongen Querschnitt, um bei der Drehung zugleich eine geringe seitliche Verschiebung der Schiene behufs festeren Einpassens in den gegenüberliegenden Klemmbügel zu veranlassen.

Zum Zweck einer geeigneten Oberflächenentwässerung bekommt das Kiesbett mitten zwischen zwei Querverbindungen einen Grad in der Höhe der Schienenunterkante, von welchem aus die Entwässerung auf eine Länge von 2,5 m in einem Gefälle von etwa 1 : 50 in der Geleisachse nach den Querverbindungen hin erfolgt. Die Weiterbewegung des Tagewassers geschieht an den Querverbindungen entlang und es wird, da der Durchlass durch das Gestänge zwischen Eisenwänden stattfindet, eine Versumpfung der Bettung nicht befürchtet.

Das Gewicht des Oberbaues ist bei 120 mm hohen Schienen demjenigen der Hilf'schen Construction gleich, nämlich 133 kg pro laufenden Meter. Während jedoch bei letzterer auf eine Schienenlänge von 9 m 170 Stück Kleineisenzeug nach 13 verschiedenen Modellen kommen, beträgt die Stückzahl desselben bei dem Wagemann'schen System nur 108 nach 7 verschiedenen Formen.

Der als Gast anwesende Herr Maschineninspector Klose aus Rorschach erläutert unter Vorzeigung von Modellen einige von ihm erfundene neue Constructionen.

Er bespricht zunächst eine combinirte Adhäsions- und Zahnradlocomotive, welche namentlich für solche Bahnen bestimmt ist, bei welchen starke Steigungen mit Zahnbetrieb mit geringen Steigungen für Adhäsionsbetrieb öfter wechseln, indem der betreffende Mechanismus beliebig in und ausser Betrieb gesetzt werden kann. Das Zahnrad ist nicht fest im Rahmen gelagert, sondern in so angeordneten Lagern, dass dieselben ganz unabhängig von der Stellung des Rahmens genau in gleichem Verticalabstand von der Fahrschiene bleiben, was durch Balancieranordnungen erreicht ist; sodann sind diese Lager der Zahnräder unter einander durch Differentialbalanciers in horizontaler Richtung derartig verbunden, dass jedes Zahnrad genau den gleichen Zahndruck wie das andere aufnimmt; auch gestattet die Anordnung der Zahnradachse ein radiales Einstellen in den Curven. Der Antrieb sowohl dieser Zahnräder als auch derjenige für den Adhäsionsbetrieb findet durch Achsen statt, welche in der Nähe der Zahntriebräder über den dort befindlichen Tragachsen gelagert werden und welche unter sich durch Kuppelstangen gewöhnlicher Anordnung verkuppelt sind. Der Kessel dieser Locomotive ist in einer Weise angeordnet, dass bei den starken Variationen von Steigungen und Gefällstrecken keine feuerberührten Theile zeitweilig wasserfrei gelegt werden und dass der Wasserstand über dem höchsten feuerberührten Punkte unabhängig in einer Höhe von der Neigung der Kessellängsachse ist.

Zum Befahren sehr enger Curven (bis 50 m Radius) wird diese Anordnung in einen gebrochenen Rahmen so eingefügt, dass der hintere Theil mit einer Achse mit dem vorderen zweiachsigen Theile scharnierartig verbunden ist und derselbe durch seine deichselförmige Seitenbewegung in den Curven die Tragräder des zweiachsigen Rahmens mittelst Hebel und Zugstangen genau radial einstellt, während die darüber gelagerten Antriebachsen parallel bleiben. Bei dieser Anordnung können auf schmalspurigen Bahnen Curven von 20 m Radius durchfahren werden.

Herr Klose spricht ferner über Verbesserungen des von ihm construirten Geschwindigkeitsmessers; derselbe besteht wie der ältere aus einem Centrifugalapparat; es sind jedoch die Schwungmassen viel kleiner und bequemer zugänglich angeordnet, wodurch namentlich auch eine viel grössere Genauigkeit und mindere Trägheit erreicht wird. Der Antrieb erfolgt durch eine Frictionsscheibe von Hartguss, welche mittelst einer Feder an die Bandage gedrückt wird. Bei dieser Anordnung wird die Theilung für alle Maschinen gleich und ist unabhängig von dem Raddurchmesser und von der Bandagenabnutzung. Der Schreibapparat wurde dadurch verbessert, dass derselbe mittelst Lenkerparallelogramm ausgeführt wird, wodurch alle gleitende Reibung, wie sie beim bisherigen Schieber vorkam, fortfällt; auch kann dieser Schreibapparat statt mit Streifen ohne Ende mit einem solchen auf Rolle ausgeführt werden; diese Anordnung gestattet, Papierstreifen von einer Länge einzusetzen, welche für eine ganze Woche genügt.

Die Königliche Commission zur Beaufsichtigung der technischen Versuchsanstalten hat den Verein um Abgabe eines Gutachtens darüber ersucht, welche Formen sich für Probestücke zu Festigkeitsversuchen am besten eignen. Der Verein beschliesst, eine Commission mit der Ausarbeitung eines derartigen Gutachtens zu betrauen und wählt zu Mitgliedern dieser Commission die Herren H. Wedding, Winkler, Schwedler, Kremser, Haarmann, Franck und Stösger.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden als ordentliche einheimische Mitglieder aufgenommen die Herren: Geheimer Ober-Bergrath Freund, Regierungs-Baumeister Klinke und Ingenieur Th. Peters, Generalsecretär des Vereins Deutscher Ingenieure.

Zur Frage der Verwaltung der Französischen Staatsbahnen.*)

Es giebt zur Zeit in Frankreich kein definitives Programm für den Betrieb der Staatsbahnen; dieselben werden vielmehr nach drei verschiedenen, neben einander functionirenden Systemen verwaltet, und zwar: 1. durch eine, auf Grund des Decretes vom 15. Mai 1878 organisirte, specielle Verwaltungsbehörde; 2. durch Pachtgesellschaften auf Grund von provisorischen Verträgen und 3. durch Staatsbeamte, welche direct der Autorität des Ministers der öffentlichen Arbeiten unterstellt sind.

Bei einer Erörterung — sowohl vom theoretischen, als auch vom praktischen Standpunkte aus — darüber, ob der Betrieb der Staatsbahnen durch den Staat selbst oder durch Pachtgesellschaften für die Rechnung des Staates vorzuziehen sei, drängen sich zunächst die Fragen auf, ob es den öconomischen Grundsätzen über die Rolle des Staates in den modernen Gemeinwesen entspricht, ob es dem Publikum, der Entwickelung von Handel und Industrie vortheilhaft ist, wenn der Staat den Bahnbetrieb durch seine Functionäre bewirken lässt, und ob Gründe existiren, welche Veranlassung geben können, von den principiellen bezüglichen Auffassungen zeitweise oder für immer Abstand zu nehmen.

Es ist zweiffellos sehr schwer, die Functionen der Staats- und der Privatinitiative in präciser Weise gegeneinander abzugrenzen, da dieselben je nach den Völkern, den Epochen, den Umständen und den Regierungsformen beständig variirt haben. Das Ideal einer freien Verwaltung scheint jedoch darin zu bestehen, dass dem Staate in öconomischen Angelegenheiten nur diejenigen Befugnisse vorbehalten werden, mit welchen die Privatindustrie sich nicht wohl belasten kann. Hierbei ist zu beachten, dass zu gewissen Zeiten und in einzelnen Ländern der Staat den Bau von Eisenbahnen übernommen hat, weil die Privatindustrie die erforderlichen Capitalien nicht aufzubringen vermochte, während in Perioden der Krisis die Staaten die übernommenen Lasten an concessionirte Gesellschaften übertrugen, welche die angefangenen Bahnen vollendeten oder erweiterten. Für den Rückkauf derselben sind fast stets politische Erwägungen massgebend gewesen, wie beispielsweise Belgien, Italien, Ungarn und Rumänien einen Theil oder die gesammten concessionirten Linien angekauft haben, um sich von fremden Einflüssen zu befreien, und wie die Preussische Regierung eine grosse Anzahl von Bahnen gekauft hat, um den Einfluss Preussens in Deutschland zu vermehren.

Andere Gesichtspunkte als für den Bau sind für den Betrieb der Bahnen massgebend; der Staat übernimmt mit demselben die Functionen eines Geschäftsmannes und Transportunternehmers, welche im übrigen niemals die Leistungsfähigkeit der Privatindustrie überlasten, vielmehr im Gegentheil innerhalb der natürlichen Sphäre der letzteren bleiben.

Die Vertreter des Bahnbetriebes durch den Staat haben zu Gunsten desselben gegenüber dem Betriebe durch concessionirte Gesellschaften betont, dass die grössten Inconvenienzen daraus entstehen, wenn der Staat nicht freie Verfügung über die Eisenbahntarife hat. Es genügt ihrer Ansicht nach nicht, dass der Staat in dem Lastenhefte (cahier des charges) ein Maximum fixirt, welches von den Concessionären nicht überschritten werden darf; dass er die Tarifmodificationen controlirt; dass er das Recht hat, übermässige Tarifherabsetzungen resp. -Erhöhungen, welche einzelnen Industrien Verlegenheiten verursachen oder Concurrenzunternehmungen ruiniren könnten, zu verhindern, sie fordern vielmehr, dass der Staat jederzeit die Initiative zu einer umfassenden Tarifreform muss ergreifen können, dass er stets Ermässigungen da muss eintreten lassen können, wo er sie für nützlich hält, insbesondere, wenn es sich um die Begünstigung des Transit- und Exportverkehrs oder die gleichmässige Behandlung derselben Producte innerhalb eines bestimmten Territoriums handelt. Man behauptet, dass nur der Staat die Tarife ordnungsmässig regeln kann, da er lediglich das Nationalinteresse ohne Rücksichtnahme auf die Differenz zwischen dem Ertrage und den Betriebskosten der Bahnen zu vertreten in der Lage ist, und da er im Nothfalle Opfer bringen kann, welche die Gesellschaften sich ohne die Gefahr, die übliche Verwerthung des in der Entreprise angelegten Capitals zu verlieren, kaum gestatten können.

Die vorstehend erörterten Argumente dürften für das Publikum verführerisch erscheinen. Die Reisenden und die Versender von Gütern werden stets gern geneigt sein, Ermässigungen der Transportpreise und sogar den freien Transport zu acceptiren. Da aber eine Eisenbahn nicht ohne beträchtliche Ausgaben erbaut und betrieben wird, müssen dieselben eventuell durch das Staatsbudget, d. h. vermittelst einer Vermehrung der Steuern, bestritten werden, wenn sie nicht von denjenigen, welche sich der Eisenbahn bedienen, nach Massgabe des von letzterer gemachten Gebrauches getragen werden.

Es ist hierin eine sehr ernste Gefahr für den Betrieb der Bahnen durch den Staat und für die Staatsfinanzen zu erblicken. — Man kann sich nun fragen, ob der Staat, nachdem er grosse Opfer für den Bau der Bahnen gebracht hat, verpflichtet ist, noch weitere Opfer für den Betrieb zu bringen und dieselben unbegrenzt auszudehnen und ob er verpflichtet ist, für die Gleichheit der Eisenbahn-Transportpreise in allen Theilen eines bestimmten Territoriums einzutreten, während eine solche Gleichheit für die Wagentransporte auf den Strassen oder für die Fluss- und Seeschifffahrt thatsächlich nicht existirt und nicht existiren kann. Die Concessionäre handeln nur richtig und den öconomischen Gesetzen entsprechend, wenn sie die Transportpreise je nach den localen Verhältnissen verschieden fixiren, wenn sie die Taxen dort ermässigen, wo der Transport in Folge einer vorhandenen, vervollkommneten Schifffahrt bereits billig ist, oder vortheilhafter noch in den Fällen, wo Tarifermässigungen der Entwickelung des Verkehres Vorschub leisten können, z. B. behufs Begünstigung des Transitverkehres. Bei Einführung der Tarifgleichheit kommt man dagegen zu dem Resultate, dass entweder der Tarif zu hoch ist, falls man auf die Einnahmen der Bahn nicht Verzicht leisten kann, oder dass die letzteren vermindert werden, wenn man den Ansprüchen des Publikums in vollem Umfange entgegenkommen will. Zum Beweise, dass es sich hierbei nicht um Hypothesen handelt, darf bei dieser Gelegenheit an die seit mehreren Jahren in dem Belgischen Parlamente stattfindenden bezüglichen Discussionen erinnert werden. Nachdem die Belgische Regierung nämlich die Personentarife beträchtlich herabgesetzt hatte und in Folge dessen zu einem permanenten Deficit bei dem Staatsbahnbetriebe gelangt war, entschloss sich dieselbe endlich zu einer Erhöhung der Personentarife. Trotz des lebhaftesten Widerstandes wurde dieselbe in der Session von 1879 durchgesetzt; doch ist es fraglich, ob es hierbei bleiben wird. In der Session von 1881 ist die Regierung nämlich bereits neuen Angriffen ausgesetzt gewesen, indem die Opposition eine allgemeine Ermässigung der Gütertarife beantragte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten (Herr Saintelette) vermochte diesen Vorschlag nur durch die Erklärung zu beseitigen, dass eine generelle Tarifermässigung das, zum ersten Male seit 1873 erzielte, Gleichgewicht des Eisenbahnbudgets erschüttern würde, und dass Ermässigungen durch Specialtarife dort, wo sie sich als erforderlich herausstellen würden, eingeführt werden sollten. Die Verwaltung des Belgischen Staatsbahnnetzes liefert also keineswegs einen Beweis für die behauptete Nothwendigkeit der Tarifgleichheit, auf welche man sich beruft, um den Staatsbahnbetrieb zu rechtfertigen; sie beweist vielmehr, dass die, in einem demokratischen Gemeinwesen sehr natürliche Tendenz, zur Ermässigung der Tarife eine ernste Gefahr für die Staatsfinanzen enthält.

---

*) Nach dem Decemberheft des vorigen Jahres der „Revue générale des chemins de fer".

Der Aufsatz bildet zugleich ein specielles Capitel der von dem Mitgliede des Instituts, Herrn Léon Ancoc, an der École des Ponts et Chaussées gehaltenen und nunmehr in zweiter Auflage veröffentlichten Vorträge über das Verwaltungsrecht.

Andererseits kann man aber fürchten, dass der Staat in Momenten finanzieller Krisis aus den Tarifen eine Einnahmequelle zu machen versuchen und dieselben zum Nachtheile des Publikums erhöhen wird, wie es z. B. nach dem verhängnissvollen Kriege von 1870/71 geschah, als die Taxen für die Eilguttransporte verdoppelt und diejenigen für die gewöhnlichen Frachtguttransporte zeitweise erhöht wurden.

Die Anhänger des Staatsbahnbetriebes heben ferner hervor, dass die Tarife den Effect der Schutzzölle ergänzen und somit eine öconomische Politik sehr wirksam unterstützen können, ein Resultat, welches gegenwärtig der Deutsche Reichskanzler zu erreichen sucht. Dieses Argument hat jedoch nur für Diejenigen Werth, welche eine solche öconomische Politik für principiell richtig und den Völkern vortheilhaft halten; es ist dies indessen eine grosse Streitfrage. Zweifellos dürfen die Eisenbahntarife den Effect der Zolltarife nicht paralysiren. Im Uebrigen ist die Regierung, wenn sie überhaupt sich die Controle der durch die Gesellschaften vorgeschlagenen Taxen vorbehalten hat, in der Lage, ihr Veto gegen jede Combination einzulegen, welche ein derartiges Resultat haben könnte. In einer am 16. Februar 1880 in der Deputirtenkammer gehaltenen Rede hat Herr Allain-Targé eine Anzahl Französischer Tarife, welche er als Eindringlingstarife (tarifs de pénétration) bezeichnete, lebhaft kritisirt, indem er ausführte, dass dieselben den ausländischen Waaren gegenüber den Französischen Vortheile gewährten. Die Gesellschaften gaben in Folge dessen dem Minister der öffentlichen Arbeiten unverzüglich Aufklärung über diese Tarife und erklärten sich erforderlichenfalls zu Modificationen bereit. Letztere sind jedoch durch den Minister nicht angeordnet, woraus hervorgeht, dass die Kritiken, welche auf die Kammer einen lebhaften Eindruck gemacht hatten, schlecht begründet gewesen sind.

Die Erfordernisse der nationalen Vertheidigung können durchaus auch ohne den Betrieb der Bahnen durch den Staat berücksichtigt werden, indem die durch die Gesetzgebung von 1872, 1875 und 1877 erlassenen Bestimmungen über die militärischen Leistungen der Bahnen das zwischen dem Staate und den Gesellschaften während des Friedens ausgebildete Einvernehmen sowie das Recht des Staates, die Bahnen im Kriegsfalle zu requiriren, die militärischen Transporte unter den durch den Kriegsminister geforderten günstigsten Bedingungen garantiren.

Ueber die dem Staatsbahnbetriebe zugeschriebenen Vortheile kann man somit streiten; es fragt sich, ob man seine Nachtheile zu fürchten hat.

Es erscheint zweifelhaft, ob die Verwaltungsorganisation der Behörden mit den Umständlichkeiten und Verzögerungen, welche aus der Stellung der Beamten und der Verantwortlichkeit der Minister vor dem Parlamente resultiren, den Anforderungen eines commerziellen Dienstes entsprechen kann. Man beruft sich in dieser Beziehung auf die in der Zeit von 1849 bis 1851 in Frankreich gemachten Erfahrungen, als mehrere im Besitze des Staates befindliche Bahnen unter der Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welchem Controlcommissionen berathend zur Seite standen, durch Directoren verwaltet wurden. Herr Jacqmin hat indessen in einer Studie über den Betrieb der Bahnen durch den Staat („Revue des Deux Mondes" vom 15. März 1878) eine den Protocollen dieser Commissionen entlehnte Reihe von Thatsachen angeführt, welche die Inconvenienzen einer solchen Organisation erkennen lassen.

Die Anhänger des Staatsbahnbetriebes behaupten dagegen, dass diese Organisation, falls sie unvollkommen war, nicht die einzig mögliche ist; dass sie jedenfalls in Belgien besteht, wo der Betriebsdienst der Bahnen durch ein dem Minister unterstelltes Verwaltungscomité geleitet wird, während in Preussen unter der Centralverwaltung eine Reihe von Localdirectionen existirt, welche mit ausgedehnten Vollmachten ausgerüstet sind und durch Eisenbahnräthe unterstützt werden, in welchen Industrielle und Geschäftsleute vertreten sind; und dass die betreffenden Fehler in der für das Französische Staatsbahnnetz adoptirten provisorischen Organisation vom Jahre 1878 vermieden worden sind.

Während indessen auf der einen Seite eine Anzahl von Inconvenienzen umgangen wird, können andererseits neue, nicht minder gravirende entstehen. Die Freiheit der Bewegungen, welche den mit der Verwaltung der Staatsbahnen betrauten Organen gelassen ist, kann dem Minister die Möglichkeit der Controle entziehen, deren er bedarf, um thatsächlich vor dem Parlamente die Verantwortlichkeit des Dienstes zu tragen; sie kann dem Parlamente die genaue Berathung des Etats für dieses grosse Verkehrsinstitut erschweren, während es doch unzulässig erscheint, dass das Parlament von der verantwortlichen Theilnahme an der Festsetzung der beträchtlichen Ausgaben und Einnahmen der Bahnen ferngehalten und nur zu einer nachträglichen Controle derselben herangezogen wird.

Man führt ferner an, dass die Verwaltung durch Staatsbeamte, so zuverlässig und begabt sie auch sein mögen, in der Regel minder öconomisch ist, als diejenige von Agenten einer Privatunternehmung, welche ein Interesse daran hat, nicht nur ein Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen, sondern einen Reingewinn zu erzielen. Man fürchtet auch, dass die Staatsbeamten, gewöhnt, uniformen Vorschriften zu folgen, dem Publikum zu befehlen, nicht ihm zu dienen, zu controliren, aber nicht controlirt zu werden, sich nicht mit hinlänglicher Hingebung den wechselnden und oft dringlichen Bedürfnissen des Publikums anpassen werden. Man fürchtet ferner, dass der Staat, welcher im Telegraphendienst für Irrthümer gar keine und im Postdienste nur eine Verantwortlichkeit innerhalb beschränkter Grenzen übernimmt, durch die gesetzgebenden Factoren die Nothwendigkeit anerkennen lassen wird, seine Haftpflicht im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern oder bei Unglücksfällen, welche den Reisenden zustossen, einzuschränken, um einer Ueberlastung des Budgets mit unvorhergesehenen Ausgaben vorzubeugen. Man sieht schliesslich nicht allein vom öconomischen, sondern auch vom politischen Standpunkte eine beträchtliche Gefahr darin, die Verwaltung einer Industrie dem Staate zu überantworten, welche gegenwärtig (in Frankreich!) 200 000 Beamte beschäftigt, und welche den successive zur Macht gelangten Parteien erhebliche Einflussmittel zum Nachtheile grosser commerzieller Zweige, vielleicht zum Schaden der öffentlichen Sicherheit gewähren könnte.

Zwischen dem Staatsbahnbetriebe und dem Concessionssysteme steht der Betrieb durch Pachtgesellschaften. — Die Anhänger des letzteren halten denselben für vortheilhaft, weil dem Staate die freie Befugniss über die Tarife reservirt werde, während der Betrieb selbst der Privatindustrie anvertraut ist. Theoretisch erscheint es im Uebrigen nicht ganz richtig, dass bei dem Pachtsystem der Einfluss der Gesellschaften auf die Gestaltung der Tarife ausgeschlossen ist. Das Gesetz vom 11. Juni 1842, welches den Staat mit der Beschaffung des Grunderwerbes, der Erdarbeiten und der Kunstbauten für die Eisenbahnen belastete, während der Privatindustrie die Sorge für die Bettung, den Oberbau und das rollende Material überlassen blieb, ertheilte nämlich den Pächtern die Berechtigung, die Tarife unter der Controle der Regierung behufs Entschädigung für die Einrichtungs- und Betriebsausgaben festzusetzen. Ausserdem nimmt auch bei verschiedenen ähnlichen, im Auslande vorhandenen Combinationen die Pachtgesellschaft an der Regulirung der Tarife Theil.

Es giebt eine grosse Zahl von Typen für das Pachtsystem; es ist jedoch schwer, ein solches zu finden, welches den Anforderungen der Unterhaltung und Verbesserung der Bahn in gleicher Weise wie einem guten Betriebe Rechnung trägt, während dem Pächter ein ausreichender Gewinn und dem Staate eine bestimmte Revenue des Anlagecapitals gesichert ist.

Wenn der Staat sich einen unumschränkten Einfluss auf den Eisenbahndienst wahren, die Tarife eigenmächtig festsetzen und sich nicht für längere Zeit verbindlich machen will, muss er nicht allein den Bau der Bahnen, sondern auch die Verbesserung derselben, die Vergrösserung der Bahnhöfe und das Verlegen von zweiten Geleisen übernehmen. Denn bei kurzer Pachtdauer wird der Pächter naturgemäss umfangreiche Reparaturen, die Erneuerung des Oberbaues, die erforderlichen Reconstructionen im Falle höherer Gewalt zu vermeiden suchen; es wird sich daher im Allgemeinen lediglich um einen die Zugbeförderung betreffenden Vertrag handeln, welcher dem Staate beträchtliche Ausgaben auferlegt und ihn verpflichtet, neben dem den Pächtern zur Last fallenden Unterhaltungsdienste einen speciellen Baudienst zu organisiren.

Wird der Vertrag derartig eingeschränkt, so kann die Remuneration nach durchlaufenen Tonnen und Kilometern oder nach Zugkilometern berechnet werden. Wenn der Staat dagegen wünscht, dass die Unterhaltung und Verbesserung des Oberbaues durchaus der Entwickelung der Betriebsverhältnisse folgen und dass der Verkehr zunehmen soll, so empfiehlt es sich, einen Pachtvertrag von längerer Dauer zu schliessen, der Pachtgesellschaft umfangreichere Verpflichtungen aufzulegen, dieselbe im Ganzen oder zum Theil durch eine bestimmte Quote der Einnahmen zu entschädigen und ihr unter dem Vorbehalte der Controle und der Berechtigung, den Maximalsatz der Tarife für eine angemessene Entschädigung ermässigen zu können, die Festsetzung der Tarife zu überlassen. (Schluss folgt.)

Der Externverkehr auf der Berliner Stadtbahn und die Aenderungen des Localverkehrs.

Mit dem 15. Mai d. J. werden, wie bereits gemeldet, die Externstationen Alexanderplatz, Friedrichstrasse und Charlottenburg der Berliner Stadteisenbahn für den Personenverkehr eröffnet und zwar zunächst die sämmtlichen Courier-, Schnell- und Personenzüge der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und der Ostbahn über die Stadtbahn geführt werden und in Folge dessen nicht mehr auf dem Schlesischen bezw. Ostbahnhofe, sondern in Charlottenburg beginnen und endigen. Der Ostbahnhof wird daher mit dem 15. Mai cr. für den Personenverkehr geschlossen. Vom gleichen Tage an werden die zwischen Berlin und Erkner verkehrenden Vorortzüge nicht mehr über die Local-, sondern über die für den Externverkehr bestimmten Geleise geführt, bis Hundekehle durchgehen und in der Stadt nur auf den

Stadtbahnstationen Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse und Charlottenburg anhalten. Im Laufe des Sommers werden demnächst auch die Courier-, Schnell- und Vorortzüge der Potsdamer, Lehrter und Hamburger, sowie die Schnellzüge der Berlin-Wetzlarer Bahn über die Stadtbahn geleitet werden. Die Extern- und Vorortzüge werden die sogenannten Extern- (die beiden südlichen) Geleise, die Localzüge die beiden Localgeleise (die nördlichen) befahren. Es erscheint wünschenswerth, dass das Publikum sich recht bald mit dem neuen Begriffe Externverkehr vertraut mache. Während der Localverkehr den Verkehr der einzelnen Berliner Stadttheile, sowohl unter einander, als auch mit den Stationen der Berliner Ringbahn vermittelt, ermöglicht der Durchgangs- bezw. Aussen- (Extern-) Verkehr die directe Durchführung der Courier-, Schnell- und Personenzüge der zwei östlichen, der drei westlichen Staatsbahnen und der Berlin-Hamburger Bahn bis in das Centrum der Stadt und über dasselbe hinaus bis zum jenseitigen Endbahnhofe. Jede der vier sogenannten Externstationen Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse und Charlottenburg enthält daher 2 Perrons, den einen, d. h. den Localperron für die Stadt- und Stadt-Ringbahnzüge, den anderen, den Extern- (und Vororts-) Perron für die Extern- d. h. durchgehende und die Vorortzüge. Aus dieser localen Scheidung resultirt auch weiter die Trennung der Billetschalter in Localschalter und in Extern- (und Vororts-) Schalter, an denen im Allgemeinen lediglich die Billets zu den Stadtbahn- und Stadt-Ringbahnzügen einerseits und zu den Extern- und Vorortszügen andererseits verausgabt werden. Entsprechende weit sichtbare Schilder und Anschriften führen den Reisenden auf denjenigen Perron, von welchem der betreffende Zug abgeht. Grosse Richtungstafeln mit Angabe der wichtigeren Stationen der betreffenden Bahnrichtung, ebenso wie auf den Perrons aufgestellte Fahrplantafeln, leiten ihn ebenso sicher nach der betreffenden Einsteigestelle, als ihm im Vestibül durch Orientirungstafeln über die an den einzelnen Schaltern ausliegenden Billets und Anschriften an den einzelnen Schaltern, die leichte Auffindung des Billetverkaufsschalters nach der betreffenden Fahrrichtung, sowie die schnelle Abfertigung seines Reisegepäcks ermöglicht worden ist. Die Perronanlagen sind insbesondere bei dem wichtigsten Bahnhofe Friedrichstrasse leider verhältnissmässig nur knapp bemessen. Hieraus ergiebt sich, dass es im Interesse einer glatten und ordnungsmässigen Abfertigung der Züge dringend wünschenswerth erscheint, dass sich die Reisenden möglichst lange in den Wartesälen aufhalten und dann erst kurz vor Ankunft des betreffenden Zuges auf die Perrons hinaufgehen, sowie, dass thunlichst Freunde und Angehörige von ankommenden Reisenden diese nicht auf den Perrons, sondern möglichst ausserhalb derselben etwa in den Wartesälen etc. erwarten. Andererseits empfiehlt es sich, da die Beförderung des Gepäcks von den Annahmestellen durch die hydraulischen Aufzüge auf die Perrons längere Zeit erfordert, und daher die Schliessung der Gepäckexpeditionen rechtzeitig erfolgen muss, das Gepäck möglichst früh zu den Expeditionen zu bringen bezw. hierzu die Hülfe des Internationalen Reisebureaus, Unter den Linden 67, welches die Beförderung von und nach den Bahnhöfen Berlins zu einem mässigen Satz übernommen hat, in Anspruch zu nehmen. Für die Externzüge findet an den Billetschaltern der Verkauf von Billets in demselben Umfange, wie vordem von den betr. Endbahnhöfen statt. Die Vorortzüge, welche, wie wiederholt bemerkt, ebenfalls vom Externperron abgehen bezw. dort ankommen, da sie lediglich dem Verkehr von Berlin nach den äusseren Vororten bezw. umgekehrt dienen, befördern demgemäss in Zukunft (ebensowenig wie die eigentlichen Externzüge) keine Passagiere zwischen den einzelnen Stadtbahnstationen. Die Billets zu den Vorortszügen werden daher auch vom 15. Mai cr. ab an den Vorortsschaltern verkauft, während die Stadt- und Stadtringbahnbillets künftig lediglich an den Localschaltern verausgabt werden. Es kann hier zur Vermeidung von Irrungen und der unvermeidlichen Einziehung von Strafbeträgen nicht genug darauf hingewiesen werden, dass diejenigen Reisenden, welche sich im Besitz von Stadtbahn- oder Stadtringbahnbillets befinden, in Zukunft nicht mehr die Vorortszüge, sondern nur die Localzüge benutzen dürfen. Eine einzige Ausnahme ist hier behufs Bewältigung des starken Sommervergnügungsverkehrs von Hundekehle zugelassen, wo auch mit Stadtbahnbillets die Benutzung der Vorortszüge gestattet ist. Ebenso ist es ausnahmsweise gestattet, mit einem Vorortzugbillet die Localzüge der Stadtbahn- bezw. die Stadtringbahnzüge zu benutzen, in welchem Falle dann für diese Billets an den Localperrons das bisher übliche System der Billetcontrole in Wirksamkeit tritt.

Da jedoch die Vorortszüge, ebenso wie alle Externzüge nur an den obengenannten Externstationen halten, so müssen Reisende von und nach den Haltestellen der Stadtbahn, wohin nach wie vor directe Billets ausgegeben werden, von den Vorortszügen auf die Localzüge bezw. umgekehrt auf der hierzu bestimmten und demnächst auf der Rückseite der Billets zu vermerkenden Externstation umsteigen. (Es hat sich diese allerdings für das Publikum nicht geringe Unbequemlichkeit im Interesse der Vereinfachung des Betriebes und um einerseits den Vorortszug-Passagieren das vielfache Anhalten der Vorortszüge in der inneren Stadt zu ersparen, andererseits die nach den Stadt- und Ringbahnstationen Reisenden von den für den Aussenverkehr bestimmten Vorortszügen fern zu halten, nicht umgehen lassen.) So wird für den zunächst in Betracht kommenden östlichen Vororts-Stadtbahnverkehr der Uebergang von den Stadtbahnzügen auf die Vorortszüge und umgekehrt durchweg auf dem Schlesischen Bahnhofe zu erfolgen haben. Ein Verkauf von Vorortszug-Billets II. und III. Classe nach Vorortstationen findet daher auch auf den Haltestellen der Stadtbahn (an den Vorortsschaltern) wie bisher statt.

Die vor Kurzem für die ganze Stadt- und Ringbahn bezw. für eine bestimmte Stadtbahnstrecke eingeführten Abonnementskarten dürfen nur für die Localzüge, nicht aber für die über die Externgeleise der Stadtbahn laufenden Vorortszüge benutzt werden. Für die Vorortszüge gelten lediglich die Vororts-Abonnementskarten, welche folgerecht im Verkehr mit Haltestellen der Stadtbahn ebenfalls zum Uebergang von den Vorortszügen auf die Stadtbahn-Localzüge bezw. umgekehrt ohne Weiteres berechtigen. Wie demnächst vermittelst der häufiger fahrenden Stadt-Ringbahnzüge eine öftere Verbindung der Stationen des Südringes geboten wird (es werden mit 1-stündigen Intervallen abwechselnd Züge vom Schlesischen Bahnhofe nach dem Potsdamer Bahnhof, Charlottenburg zurück nach dem Schlesischen Bahnhof und andererseits vom Schlesischen Bahnhof nach dem Dresdener Bahnhof und Westend sowie zurück circuliren), so wird auch durch die häufigeren Vorortszüge zwischen Erkner durch Berlin nach Hundekehle und umgekehrt reichliche Gelegenheit zu einem bequemen Aufsuchen der beliebtesten Vergnügungspunkte des Ostens und Westens geboten werden.

So wird beispielsweise von der Stadtbahn aus der Verkehr nach und von Hundekehle auf nachstehende Weise bedient werden: a) von den Externstationen vermittelst der Vorortszüge von Erkner und demnächst nach Wannsee-Potsdam, soweit letztere Vorortszüge in Hundekehle halten; b) von den Localstationen: vermittelst der Localzüge Schlesischer Bahnhof-Westend mit Umsteigen in Westend in die Nordringzüge; ausserdem an Sonn- und Festtagen Nachmittags: durch directe Extrazüge über die Localgeleise der Stadtbahn. Ausserdem dürften sich die seit einiger Zeit eingeführten und jetzt für den Verkehr mit der Stadtbahn erweiterten Rundtourbillets durch den Grunewald mit erheblichen Preisermässigungen, welche berechtigen zur Hinfahrt entweder nach Hundekehle ab Schlesischen Bahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, oder nach Grunewald ab Potsdamer Bahnhof, und zur Rückfahrt nach Berlin-Potsdamer Bahnhof, ab Zehlendorf, Schlachtensee oder Wannsee; oder in umgekehrter Richtung: zur Hinfahrt ab Berlin-Potsdamer Bahnhof nach Zehlendorf, Schlachtensee oder Wannsee, und zur Rückfahrt von Grunewald nach dem Potsdamer Bahnhof und von Hundekehle nach dem Dresdener Bahnhof, Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof auch für den Vergnügungs- und Erholungsverkehr aus dem Innern der Stadt nach dem Grunewald sehr bald grosser Beliebtheit erfreuen.

Eine formelle Gepäckabfertigung wird auch fernerhin in den Vorortsverkehren nicht stattfinden, vielmehr die bis jetzt üblich gewesene Beförderungsart von grösseren Gepäckstücken im Packwagen gegen Aushändigung eines Nummerzettels an die Reisenden beibehalten werden. Während für die Bewältigung des Marktverkehrs von (bezw. zurück nach) Erkner in einzelnen Vorortzügen auch Wagen vierter Classe eingestellt werden sollen, wird auch bei den Vorortzügen im Verkehr zwischen den östlichen Vororten und Berlin-Schlesischer Bahnhof eine formelle Gepäckabfertigung stattfinden, so dass namentlich den vielen Sommeraufenthalts-Reisenden nach bezw. von Köpenick, Friedrichshagen etc. hierdurch Gelegenheit geboten wird, ihr Mobiliar etc. von bezw. nach dem Schlesischen Bahnhof als Gepäck zu expediren.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 8. Mai 1882. (Der Staatsbahn-Pact. Der Zolltarif. Bahnausschuss-Verhandlungen. Tarifenquête. Feuerlösch-Schulung. Eisenbahnausstellung. Generalversammlung. Vöklabruck-Kammer. Commentar zum Coursblatt. Eisenbahnclub. Börsennotiz.)

Ueber den Pact mit der Oesterreichischen Staatsbahn beginnt in Fachkreisen eine ruhigere Auffassung Platz zu greifen, obzwar zu dem Wüthen einiger Blätter sich noch demonstrative Enunciationen von Körperschaften, wie des Wiener Gemeinderaths und des Niederösterreichischen Gewerbevereins, gesellt haben. Hoffentlich wird die leidenschaftslose Discussion dieses Vertrags demselben doch sogar vortheilhafte Seiten für die Cisleithanische Reichshälfte und speciell für Wien abgewinnen lassen. Die Verhandlungen zur Herstellung eines modus vivendi zwischen der Ungarischen Regierung und der Staatseisenbahn datiren nicht

von gestern; sie reichen zurück bis zum Jahre 1879, um welche Zeit sich bei der Gesellschaft die Folgen der Ungarischen Eisenbahnpolitik fühlbar machten. Zu Ende desselben Jahres richtete Isac Pereire ein Schreiben an den Ministerpräsidenten Tisza, in welchem er aus freien Stücken einen Ausgleich zwischen seiner Gesellschaft und dem Ungarischen Staate anbot. Dieses Schreiben hatte damals keinen Erfolg. Im Herbst vorigen Jahres erhielten die Mitglieder des Pariser Staatseisenbahn-Comités ein nicht von der Ungarischen Regierung ausgegangenes Memoire, in welchem ausgeführt war, dass die Situation der Gesellschaft in Ungarn gefährdet sei und dass binnen wenigen Jahren eine vollständige Deplacirung zu befürchten stehe, wenn nicht ein Uebereinkommen mit dem Ungarischen Staat herbeigeführt werde. Dieses Memoire hatte im Pariser Comité einen mächtigen Eindruck hervorgerufen und hatte dasselbe vermocht, Herrn Joubert und den Secretär Ronna zu Verhandlungen zu entsenden. Für die französischen Actienbesitzer, die gegenwärtig über mehr Actien verfügen denn je, kam auch ein zweiter Gesichtspunkt in Frage, nämlich der der Erreichung der Orientanschlüsse. Es war in Paris nicht unbekannt, dass die denselben entgegenstehenden Schwierigkeiten nicht im Orient aufgebaut wurden, denn es war bekannt, dass die Bulgarische Regierung den Willen hege, den sie auch durch ihren Delegirten in der Conférence à quatre ausdrückte, die Linie Sistowo-Eski-Zagra durch die Staatsbahngesellschaft erbauen zu lassen, wogegen es nicht unvermerkt bleiben konnte, dass in Serbien eine Finanzgruppe von aussen Unterstützung gefunden hatte, die mit der Staatseisenbahngesellschaft in gar keinem Zusammenhange stand. Der geschlossene Vertrag lag im Original nun dem Verwaltungsrath der Staatsbahn in dessen letzter Sitzung vor, welchem das Pariser Comité die Nothwendigkeit der Auseinandersetzung mit Ungarn detaillirte, wo die Staatsbahn mehr als 200 Millionen investirt hat, welche durch die neuen Linien und die Verkehrspolitik der Ungarischen Regierung in hohem Grade gefährdet sind. Der Verwaltungsrath beschloss auch nach eingehenden Berathungen, auf Grund des Präliminarpacts einen Vertrags- und Statutenentwurf ausarbeiten zu lassen, über den noch von der Generalversammlung definitiver Beschluss gefasst werden soll. Dieses conciliante Vorgehen soll durch folgende Erwägungen veranlasst worden sein: Auch die mächtigste Verkehrsgesellschaft kann dem Staat nicht auf die Dauer trotzen; die monopolistische Stellung der Staatsbahn gefährdete die Rentabilität des Ungarischen Eisenbahnnetzes; durch schwere finanzielle Opfer suchte die Ungarische Regierung dem zu begegnen. Wahrscheinlich nicht ohne ihr Wissen erklärte offen und ehrlich Generaldirector Tolnay in einem Ende 1880 gehaltenen öffentlichen Vortrag die zwingende Nothwendigkeit der Untergrabung der Staatsbahn; sie gleicht nun wirklich einer von allen Seiten umzingelten Festung, da im Osten und Westen neue Linien entstehen, welche sie lahm legen müssen; durch die nunmehrige Abmachung werde die Theilung des gesammten Ungarischen und Orientverkehrs zwischen den Linien des Ungarischen Staats und der Staatsbahngesellschaft bewirkt. Diesen im „Schönberger'schen Börsenbericht" zum Ausdruck gebrachten Motiven stehen wohl die Oesterreichischen Bedenken wegen Ablenkung des Verkehrs über die neue Linie Pressburg-Sillein entgegen; aber die Fortsetzung der Linie Bruck-Szöny bis Budapest bietet den vollen Ersatz und ist dem Wiener Platz entschieden nützlich; Wien wird dadurch noch mehr als bisher der Stapelplatz für die Producte des fruchtbaren Districtes jenseits der Donau; diese zweite kürzere Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten des Reichs, welche durch die Fortification von Comorn läuft, hat eine eminent strategische Bedeutung, welche durch die Reminiscenz an das Jahr 1866 klar wird, wo die Sprengung der Marcheggbrücke durch die Preussen die Verbindung beider Reichshälften fast aufhob. — Diesen Argumenten kann sich auch die Oesterreichische Regierung nicht verschliessen!

Ueber den Zolltarif sind die Plenardebatten im Oesterreichischen Abgeordnetenhaus im Zuge. Die Vertheuerung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse wird infolge der überaus hohen Schutzzölle befürchtet. Auch von den Gegnern derselben wird die Remedur von der Herabsetzung der Eisenbahntarife erwartet. Bedauerlich ist es, dass die in dieser Beziehung gefallenen Aeusserungen nicht entsprechend zurückgewiesen wurden. Die Regierung müsse, meinte ein enragirter Schutzzöllner, mit starker Hand in das Eisenbahntarif-System eingreifen; gegenüber diesem Staat im Staate müsse der Staat seine Oberhoheit in entsprechender Weise geltend machen. Es sei eine Thatsache, dass heute der Oesterreichische Landwirth und der Oesterreichische Fabrikant einen Herrn haben, welcher mächtiger ist, als der höchste Herr im Staat: das seien die Eisenbahnen. Wenn einmal der Staat sich dieses wichtigsten Verkehrsmittels bemächtigt haben, wenn der Staat die Frachttarife verwohlfeilen werde, dann werde das begonnene Werk vollendet werden.

Im Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurde die Regierungsvorlage, betreffend die Kremsthalbahn, angenommen und der Referent über die Regierungsvorlage, betreffend die Abzweigung der Istrianer Staatsbahn von Herpelje nach Triest, neuerlich bestätigt, obzwar er sein entschiedenes Eintreten hierfür ohne Rücksicht auf das Resultat der weiteren Erhebungen und Verhandlungen bekannt gab.

Bezüglich der Tarifenquête hat der Handelsminister die Eingabe der Delegirten dahin beantwortet, dass die noch nicht constituirten Gruppen sofort einberufen werden. Es sollen jedoch die Detailarbeiten der bereits constituirten Gruppen hierdurch nicht beirrt und auch an dem mit dem ersten Erlasse vom 20. September 1880 aufgestellten Programm nicht gerüttelt werden, daher auch eine Aenderung der Geschäftsordnung nicht einzutreten hat. Es unterliegt jedoch keinem Anstand, dass die Mitglieder der verschiedenen Comités resp. deren Vertrauensmänner mit einander in Contact treten können. Das Comité der Delegirten hat hierüber sämmtliche Mitglieder der Enquête zu einer Besprechung über die Bildung einer Centralstelle und zur Wahl von Vertrauensmännern sowie über die denselben zur gemeinsamen Berathung zuzuweisenden Punkte eingeladen. Als solche werden die Classification, die Tarifsätze, die Nebengebühren, das Zonentarif-System, das Refactienwesen, das Betriebsreglement, die Differential- und internationalen Tarife, die Tarifanomalien, die Schifffahrtstarife, das Cartellwesen vorläufig in Vorschlag gebracht. Auch hätte die Centralstelle die Aufgabe, die Detailinteressen solcher Verkehrszweige in Betracht zu ziehen, für welche besondere Gruppen nicht gebildet sind, wie für lebende Thiere, Maschinen und die chemischen Producte; die Centralstelle hätte sich durch Experten und durch Cooptation zu verstärken.

Die Schulung der Eisenbahnbediensteten in der Handhabung der Feuerlöschrequisiten, welche die Blätter erwähnen, ist nicht aus Anlass des Ringtheaterbrandes erfolgt. Alle grösseren Stationen auf den Oesterreichischen Bahnen sind schon viel früher, wenn nicht ursprünglich mit Wagenspritzen und sonstigen Feuerlöschrequisiten ausgestattet worden. Behufs Handhabung derselben werden aus dem Stationspersonale Feuerwehren gebildet. Dieselben halten gegenwärtig, namentlich auf den Wiener Bahnhöfen, eingehende Exercitien, die unter dem Commando der Stationsvorstände stattfinden. Bezüglich der Instandhaltung der Feuerlöschrequisiten, sowie der Schulung des Personals wird die strengste Controle geübt.

Ueber die internationale Eisenbahnausstellung im Jahre 1884 wurde dem Handelsminister eine mit Kostenüberschlägen belegte ausführliche Denkschrift überreicht, worin die 3 Vereine (Ingenieur- und Architecten-, Gewerbeverein und Eisenbahnclub) nachweisen, dass eine grosse Ausstellung, wie sie in Berlin projectirt war, nur mit einem Deficit von mindestens einer halben Million Gulden durchgeführt und demnach auch nicht von privater Seite, sondern höchstens vom Staate in Angriff genommen werden könnte. Diese 3 Vereine proponiren eine internationale Ausstellung mit beschränktem Belegraume (Rotunde und etwa 4 000 qm Annexbauten und 2 000 qm unbedeckten Raumes) in Verbindung mit einer historischen Darstellung der Entwickelung des Eisenbahnwesens und mit einer reichhaltigen Elektricitätsausstellung. Sie geben der Hoffnung Ausdruck, dass eine derartige Ausstellung, bei welcher nur absolut Neues zuzulassen wäre, wenn die Regierung das Unternehmen unterstützt, nicht nur ohne Deficit, sondern sogar mit einem mässigen Gewinne durchgeführt werden könne. Unter Anderem ist die Anlage einer normalspurigen Verbindung mit der Donau-Uferbahn und eine elektrische Bahn zwischen dem Ausstellungsplatze und Praterstern in Aussicht genommen. Da die Oesterreichischen Eisenbahnen ihre Stellung zu dem Unternehmen, insbesondere zur Bildung eines als unabweislich nothwendig erkannten Garantiefonds von 100 000 fl von der Haltung abhängig gemacht haben, welche die Regierung zu dem Vorhaben der drei Fachvereine einnehmen wird, so haben dieselben in ihrer Eingabe genau jene Punkte präcisirt, deren Erfüllung sie sich seitens des Ministeriums müssen versichert halten können, wenn sie die Ausstellung insceniren sollen. Die Entscheidung über das projectirte Unternehmen wird nun seitens der Regierung gefällt werden müssen.

Die Franz-Josefbahn hielt am 4. d. M. ihre 15. Generalversammlung. Zum Geschäftsberichte wurde seitens des Verwaltungsraths noch folgende Bemerkungen gemacht: Die Transporteinnahmen besserten sich im abgelaufenen Jahre gegenüber dem Jahre 1880 um den nambaften Betrag von 612 299 fl., so dass in den beiden Jahren 1880 und 1881 die erzielten Mehreinnahmen die Summe von 1 207 179 fl. betrugen. Auch in den bisherigen Monaten des gegenwärtigen Jahres lassen sich die Betriebsverhältnisse auf das günstigste an. Obzwar im abgelaufenen Jahre der Oberbau der Bahn in Auswechselung begriffen war und das Unternehmen auch nach Ablauf der Steuerfreiheit mit 15. August in die Einkommensteuerpflicht getreten ist, so sank doch die Inanspruchnahme der Staatsgarantie im abgelaufenen Jahre auf 16,2 pCt. des garantirten Reinerträgnisses. Das Reinerträgniss des gesellschaftlichen Unternehmens entspricht heute einer 4¼ pCt. Verzinsung des gesammten Actien- und Prioritätencapitals und nach Abzug der 5 pCt. Verzinsung der Prioritäten einem 3 pCt. Erträgnisse des Actiencapitals, und es ist bei Fortdauer günstiger Verhältnisse die Hoffnung vorhanden, dass die Bahn in wenigen Jahren der staatlichen Subvention ganz wird entrathen können

Der Verwaltung wurde der Dank für dieses erfreuliche Resultat votirt.

Die normalspurige Localbahn Vöcklabruck-Kammer ist am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die neue Linie wird jedenfalls zur Belebung des Fremdenverkehres jener Gegend beitragen, ebenso dürfte die Dampfschifffahrt auf den 3 um den Schafberg liegenden Seen sich durch dieselbe nambaft steigern. Diese 11 km lange Bahn zweigt in der currenten Strecke der Elisabethbahn zwischen den Stationen Vöcklabruck und Timmelkam ab und führt nach Kammer am Attersee. Eigenthümer dieser Bahn ist Herr v. Keissler; derselbe hat den Betrieb in eigener Regie durchgeführt, für den Betrieb jedoch mit der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb (Elisabethbahn) einen 5jährigen Vertrag abgeschlossen.

Ein „Commentar zum amtlichen Coursblatt der Wiener Börse“ wurde von J. Kohn, Selbstverlag des „Kapitalist“, herausgegeben. Ausser den dem Buche angefügten tabellarischen Zusammenstellungen der Eisenbahnbetriebseinnahmen im vorigen Jahre, welche das für die Beurtheilung des Werthes eines Eisenbahnpapieres so überaus wichtige Studium der Verkehrsentwickelung ermöglicht, hat der Verfasser allen Capitalisten und Speculanten die nothwendigen Behelfe zur Beurtheilung der Finanzlage der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gegeben. Es wird ein überaus nützliches Nachschlagebuch für alle dem Getriebe der Börse fernstehende Private geboten.

Der Jahresbericht des Clubs der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten constatirt, welche Schritte mit dem nunmehr abgeschlossenen 5. Vereinsjahre zu seiner Consolidirung gemacht, welche Einrichtungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eingeführt wurden. Die Veranstaltung der internationalen Eisenbahnausstellung, die Errichtung von Fortbildungsschulen für Eisenbahnbeamte etc. sind Unternehmungen, welche durch ihn angeregt wurden. Im Laufe der letzten Clubsaison fanden 22 Vorträge statt. Der Stand der Mitglieder, welcher mit Schluss des 1. Clubjahres 521 betrug, beziffert sich mit 31. März d. J. auf 816. Im Ungarischen Fachblatt ist ein warmer Appell an die Fachgenossen erschienen, einen ähnlichen Club in Budapest zu errichten. Wir kommen noch darauf zurück.

Die Börse war für Bahneffecten schwach disponirt. Nach wiederholten Schwankungen, welchen die verschiedenartige Beurtheilung des Pactes mit der Staatsbahn zu Grunde lag, avancirten dieselben auf 336,25; die kleine Abschwächung der Nordbahn pr. 2585 ist nicht der neuen Concurrenzlinie, sondern nur Realisirungen beizumessen; Nordwest wich auf 209,50, weil die Dividende nicht die vermuthete Höhe erreicht; dagegen war Südbahn wegen steigender Einnahmen mit 196,25 gesucht. Prag-Dux fand der Verstaatlichungsverhandlungen wegen mit 65 (150 fl. Nominal) starke Nachfrage. Prioritäten blieben stationär.

Aus Bayern.

⊙ Das Gesetz vom 28. v. Mts., die Behandlung der bestehenden Vicinalbahnen und den Bau von Secundärbahnen betreffend, wie dasselbe nach längeren Debatten vom Landtage angenommen wurde, hat folgenden Wortlaut:

Art. 1. Die Königliche Staatsregierung ist ermächtigt, den Gemeinden und Privaten, welche gemäss Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, beziehungsweise auf Grund des Art. 1 des Gesetzes vom 30. Juni 1870, den Bau von Vicinalbahnen durch die Bayerische Ostbahn-Gesellschaft betreffend, zum Bau der Vicinalbahnen den Aufwand für die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten bestritten haben, den auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammbau-Arbeiten“ entfallenden Aufwand, soweit dieselben hiermit belastet sind, je zur Hälfte zurückzuvergüten.

Art. 2. Für den Fall, dass die betheiligten Gemeinden und beziehungsweise Privaten auf die ihnen gesetzlich und vertragsmässig zustehenden Ansprüche auf Ueberlassung von Einnahmsüberschüssen zur Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Capitals Verzicht leisten, ist die Königliche Staatsregierung ermächtigt, denselben auch die zweite Hälfte des in Art. 1 bezeichneten Aufwandes zurückzuvergüten.

Art. 3. Die nach Art. 1 und 2 zu vergütenden Beträge sind den Beständen des Vicinaleisenbahn-Baufonds zu entnehmen.

Art. 4. Für den Fall, dass die in Art. 2 vorgesehene Verzichtleistung bis zum 30. December 1882 nicht erfolgt, ist die Königliche Staatsregierung ermächtigt, vom 1. Januar 1882 an über die Ueberschüsse, welche bei dem Betriebe der nach den Specialgesetzen vom 29. April 1869, 10. Juli 1870, 18. Februar 1871, 27. Juli 1874 und 29. Juli 1876 gebauten Vicinalbahnen sich ergeben werden, in nachstehender Weise zu verfügen: a) Von dem jährlichen Ueberschusse, welcher bei der einzelnen Vicinalbahn nach Bestreitung sämmtlicher auf den Betrieb und die Unterhaltung erwachsenen Kosten auf Grund der durch die Generaldirection der Königlichen Verkehrsanstalten vorgenommenen Feststellung sich ergiebt, hat zunächst die Eisenbahn-Betriebscasse einen vierprocentigen Zins des vom Staate aus der Eisenbahnbau-Dotationscasse und dem Vicinaleisenbahn-Baufonds bestrittenen Aufwandes in Anspruch zu nehmen. — Bei Feststellung dieses Aufwandes sind die auf den Rechnungstitel „Erd- und Dammarbeiten“ (Art. 1) fallenden Ausgaben ausser Ansatz zu lassen; dagegen sind die auf den Rechnungstitel „Maschinen und Requisiten zum Betriebe der Bahn“ ohne Rücksicht auf die dort bisher verrechneten Ausgaben für jeden Kilometer einer Vicinalbahn 8 000 ℳ dem Staatsaufwande hinzuzurechnen. — Nach Deckung des vierprocentigen Zinses des hiernach festgestellten Staatsaufwandes ist der etwaige Mehrertrag zur Tilgung der Zinsrückstände aus früherer Zeit vom Jahre 1882 an, jedoch ohne Anrechnung von Zwischenzinsen, zu verwenden. — b) Ein nach Abzug der sub a festgesetzten Leistungen weiter verbleibender Ueberschuss wird den an der einzelnen Bahn durch Bestreitung der Grunderwerbung betheiligten Interessenten hinausgegeben. — Der ihnen zufallende Betrag ist zu verwenden zur Deckung einer vierprocentigen Verzinsung des ihnen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes verbleibenden Zuschusses zum Bahnbau vom 1. Januar 1882 an und der Rückstände dieser Verzinsung, jedoch ohne Anrechnung von Zwischenzinsen. — Jeder weitere Ueberschuss ist zur Tilgung an dem Aufwande für Grunderwerbung abzuschreiben. — Nach vollständiger Tilgung des Aufwandes der Interessenten entfällt jeder Anspruch derselben auf Antheilnahme an Ueberschüssen.

Art. 5. Der Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, ist aufgehoben. — Bahnen von localer Bedeutung können nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen. — Unter der Voraussetzung der Uebernahme entsprechender finanzieller Lasten von Seiten der Interessenten sind Zuschüsse des Staates à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig. — Sowohl den vom Staate als den durch Privatunternehmung zu erbauenden Secundärbahnen haben die bereits bestehenden Bahnen in Bayern den Anschluss gegen billige, eventuell von der Staatsregierung festzustellende Entschädigung für Abtretung oder Mitbenutzung bestimmter, für ihre Zwecke entbehrlicher Objecte zu gestatten. — Der Vicinaleisenbahn-Baufonds, dessen Verwaltung der Eisenbahnbau-Dotationscasse verbleibt, wird, insoweit derselbe nicht zum Ausbau der bestehenden Vicinalbahnen und zu den gemäss Art. 1 und 2 eintretenden Rückvergütungen in Anspruch genommen wird, auch fernerhin zur Förderung des Secundärbahn-Baues, vorbehaltlich gesetzlicher Feststellung für jeden einzelnen Fall, bestimmt.

Die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft

vereinnahmte nach ihrem Geschäftsbericht pro 1881 aus dem Personen- und Gepäckverkehr 343 632 ℳ, aus dem Güterverkehr 1 577 403 ℳ, in Summa incl. diverser sonstiger Einnahmen 2 171 848 ℳ. An Ausgaben waren zu bestreiten für die allgemeine Verwaltung 147 525 ℳ, für die Bahnverwaltung 448 172 ℳ, für die Transportverwaltung 739 156 ℳ, in Summa 1 334 853 ℳ. Es verblieb somit ein Ueberschuss von 836 994 ℳ, welcher sich nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen auf 764 849 ℳ belief. Von diesem Ueberschuss würden zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen 133 304 ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 5 pCt. an die Stammprioritätsactien 450 000 ℳ und von $2^1/_2$ pCt. an die Stammactien 150 000 ℳ, zur Tantième an den Aufsichtsrath 12 000 ℳ, zur Staats-Eisenbahnsteuer 15 789 ℳ zu verwenden gewesen sein; ausserdem wären noch 3 756 ℳ zum Vortrag auf neue Rechnung verblieben. Nach dem Erwerb der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn durch den Staat wird aber pro 1881 für die Stammactien 3 pCt. und für die Stammprioritätsactien 5 pCt. Rente ausgezahlt.

Ermsthalbahn.

Der Geschäftsbericht dieser Württembergischen Localbahn pro 1881 besagt, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehr in Folge Erhöhung der Fahrpreise gestiegen, diejenigen aus dem Güterverkehr sich aber vermindert haben. Die Einnahmen belaufen sich: aus dem Personen-, Gepäck- und Viehtransport auf 37 036 ℳ (36 047 ℳ in 1880), aus dem Gütertransport auf 45 553 ℳ (46 436 ℳ in 1880), in Summa incl. aller Nebeneinnahmen 93 446 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 34 598 ℳ = 37 pCt. der Einnahme, sodass sich ein Ueberschuss von 58 848 Mark = 3,90 pCt. des Anlagecapitals im Restbetrage von 1 507 800 Mark ergiebt. Von diesem Ueberschuss werden zur Amortisation (5 700 ℳ) und zur $4^1/_2$ pCt. Verzinsung der Prioritätsanleihe von 733 500 ℳ (33 007 ℳ) in Summa 38 707 ℳ verwandt. Von der nunmehr verbleibenden Netto-Einnahme von 20 141 ℳ wird eine Dividende von 12 ℳ = 2 pCt. pro Actie (1 300 Stück) = 15 600 Mark vertheilt. Die restirenden 4 541 ℳ sowie der vorjährige Uebertrag von 7 369 ℳ, in Summa 11 910 ℳ werden vorläufig auf

neue Rechnung übertragen oder für den Erneuerungsfond bestimmt. Ende 1881 betrug der Reservefond 18 315 *M.*, der Erneuerungsfond 5 603 *M.*

Das Transportreglement der Gotthardbahn.

* Wie uns die Direction der Gottbardbahn auf unsere Anfrage mittheilt, kommt für den internen Verkehr der Gotthardbahn das „Transport-Reglement der Schweizerischen Eisenbahnen“ vom 1. Juli 1876 zur Anwendung, während für den Deutsch-Italienischen Transitverkehr via Gotthard das im Südwestdeutsch-Schweizerischen Verkehre gültige Reglement nebst Uebereinkommen für die Strecken bis zum Schweizerisch-Italienischen Uebergange in Aussicht genommen worden ist. Sobald jedoch das internationale Eisenbahnrecht in Kraft tritt, wird dasselbe sowohl für den internen Verkehr der Schweizerischen Eisenbahnen als auch für den Schweizerischen Transitverkehr zur Geltung kommen.

Die Canadischen Eisenbahnen.

In dem soeben der Regierung erstatteten Bericht über die Canadischen Eisenbahnen während des letzten Geschäftsjahres zieht der Berichterstatter, der Ingenieur en chef, die Aufmerksamkeit darauf, dass die kleineren Bahnen die Tendenz zeigen, sich mit den grösseren zu amalgamiren. Die Betriebsergebnisse haben sich im abgelaufenen Jahre so günstig gestellt, wie noch nie zuvor. Am 30. Juni 1881 betrug die Total-Meilenlänge der im Betrieb befindlichen Bahnen 7 260 Meilen und der im Bau befindlichen 3 245 Meilen. Die letztere Meilenzahl zeigt im Vergleich zum Vorjahre eine Zunahme von 1 829 Meilen. Von den im Bau befindlichen Linien kommen allein 2 358 Meilen auf die Pacific-Eisenbahn. Die früher übliche Spurweite von 5 ' 6 " ist von den Canadischen Bahnen gegenwärtig fast ganz verlassen worden, indem nur noch etwa eine Schienenlänge von 60 Meilen diese Spurweite hat. Die Spurweite der übrigen Linien beträgt 4 ' 8½ ".

Das nominelle Capital, welches am 3. Juni 1881 die Canadischen Eisenbahnen gekostet haben, betrug 371 051 192 D. Davon kommen circa 128 Millionen Dollars auf das gewöhnliche Actiencapital, 71½ Millionen auf bevorzugte Actien, 85 Millionen auf Obligationen. Ausserdem sind aber in der oben genannten Summe circa 105 Millionen Dollars, welche die Landes-, Provinzial- und Communalverwaltungen hergegeben hatten, enthalten.

Auf die Meile kommt von gewöhnlichen Actien der Betrag von 12 189 D. 35 Cts., von bevorzugten Actien 6 802 D. 44 Cts., von Obligationen 8 080 D. 28 Cts., von Subventionen des Staates und der Gemeinden 9 922 D. 69 Cts., aus anderen Quellen 53 D. 49 Cts., so dass sich pro Meile der Totalbetrag von 37 048 D. 25 Cts. ergiebt. Wohlgemerkt sind aber die in Bau begriffenen Linien hier mit eingerechnet, sonst würde sich pro Meile ein viel höherer Betrag ergeben.

Die Zahl der Meilenzüge im letzten Geschäftsjahre betrug 27 301 306, was im Vergleich zum Vorjahre einem Zuwachs von 21,7 pCt. entspricht. Die Zahl der Passagiere betrug 6 943 671, was eine Zunahme von 7,46 pCt. im Vergleich zum Vorjahre bedeutet. Die Gesammtfracht betrug 12 065 323 t, im Vergleich zum Vorjahre ein Zuwachs von 21,39 pCt.

Die Bruttoeinnahmen betrugen 1880—1881 27 987 509 D., die Bruttoeinnahme pro im Betrieb befindliche Meile 3 859 D. Die Betriebskostenrechnung zeigt die folgenden Ziffern: Es erforderte die Unterhaltung der Linien 4 115 098 D., der Betrieb und die Erhaltung der Maschinen 5 975 720 D., der Betrieb und die Reparatur der Wagen 2 065 214 D., die übrigen Ausgaben 7 747 511 D.

Die Nettoeinnahmen in den letzten beiden Geschäftsjahren betrugen:

	1880—1881	1879—1880	Zunahme
	27 987 509 D.	23 561 447 D.	4 426 062 D.
die Ausgaben dagegen:	20 121 418 „	16 840 705 „	3 280 713 „
Nettoeinnahme .	7 866 091 D.	6 720 742 D.	1 145 349 D.

Der Procentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen betrug im abgelaufenen Geschäftsjahre 71 : 89, im vorhergehenden 71 : 47.

Aus Amerika.

Die viergeleisige Strecke der Newyork Central Bahn ist jetzt fertiggestellt von Albany nach Buffalo, also 298 Miles (= 480 km). Anfänglich wurde die viergeleisige Strecke nur von Albany bis Rochester — 250 Miles — ausgeführt. Westlich von Rochester hatte die Gesellschaft eine zweigeleisige Strecke einerseits nach Suspension Bridge am Niagara, über welche sie beinahe den ganzen immensen Verkehr der Michigan Central Bahn aufnahm, und andererseits eine solche nach Buffalo, so dass sie 4 Geleise vom Hudson Fluss nach dem Niagara besass. Aber westlich von Rochester mussten die Geleise natürlich zum Personen- und Güterverkehr benutzt werden. Es ist sehr bezeichnend für die ungemeine Grösse des Verkehrs dieser Bahn, dass es nöthig erschienen ist, die Leistungsfähigkeit über die jener 2 Paar Doppelgeleise hinaus zu erhöhen. Dies ist ausgeführt durch Herstellung eines Bahnhofes für durchgehende Wagen bei East Buffalo, welcher mehr Wagen aufnehmen kann, als irgend ein anderer in Amerika und vielleicht in der Welt. Es wird längere Zeit dauern, ehe einmal wieder Schwierigkeit entsteht, die vorkommenden Züge auf den sechs Geleisen zwischen Rochester und dem Niagara zu befördern. (Railroad Gazette.)

Grosse Eisenbahnunfälle.

* Das in No. 35 S. 487 unserer Zeitung enthaltene Verzeichniss: „Grosse Eisenbahnunfälle“, welches der betreffende Referent, wie angegeben, der „Railway News“ entnommen hatte, ist dahin zu berichtigen, dass der unterm 20/8. 1868 angeführte Unfall nicht auf der Oesterreichischen Nordwestbahn stattgefunden hat. Die Oesterreichische Nordwestbahn war damals noch nicht gebaut, sie wurde erst am 8/9. 1868 concessionirt und hat sich seither glücklicherweise noch kein grösserer Unfall auf deren Linien ereignet. Jener oben bezogene Unfall hat, wie aus dem Jahrgang 1868 unserer Zeitung zu ersehen, auf der Böhmischen Westbahn bei Horowitz stattgefunden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen **Cottbus, Peitz und Frankfurt a/O. der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn einerseits und Schönfeld b. Annaberg, Station der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits**, sind directe Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen sowie unser Tarifbureau auf Befragen Auskunft ertheilen. Berlin, den 5. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (902 J)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Mit dem 10. Mai cr. tritt ein Nachtrag II zum Tarife vom 1. Mai 1881 für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält ausser einer Ergänzung des Vorwortes im Tarife Berichtigungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften sowie directe Tarifsätze für den Verkehr zwischen Dzieditz R. O. U. E. und den westlichen Verbandstationen. Näbere Auskunft geben die betheiligten Güter- bezw. Gepäckexpeditionen sowie das Auskunftsbureau der Staatseisenbahnverwaltung hier W. Köthenerstrasse 44. Berlin, den 2. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (903 J)

Am 1. Juni cr. tritt zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen unseres Directionsbezirks sowie den Bahnhöfen der übrigen hier mündenden Staatsbahnen, ferner Berlin, Anhaltischer Bahnhof, Berlin, Hamburger Bahnhof und Breslau, Oberschlesischer Bahnhof bezw. Station Lichterfelde des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen der Königlichen Militärbahn Clausdorf, Sperenberg und Schiessplatz andererseits ein Nachtrag I in Kraft, welcher anderweite Tarifsätze für die Station Waldenburg i/Schl., neue Tarifsätze für die Stationen Cüstrin, Lebus, Podelzig, Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg, sowie Berichtigungen enthält. Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Stationen, sowie dem Auskunfts-Bureau der Staatsbahnverwaltung hier, Köthener Strasse 44 käuflich zu haben. Berlin, den 6. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (904)

Die in Folge Einführung der neuen Staatsbahntarife im **Schlesisch-Rheinischen Verbande** für die Station Breslau zur Anwendung kommenden neuen Tarifsätze haben auch für die Station Schmiedefeld der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn Gültigkeit, sofern dieselben niedriger als die für die letztgenannte Station bestehenden Sätze sind. Hannover, den 1. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (905)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab werden die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillertbal und Schmiedeberg der an diesem Tage dem Betriebe zu übergebenden Neubaustrecke Hirschberg - Schmiedeberg des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin in den Tarif für den Transport Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze vom Schnittpunkte bis zu fraglichen Stationen betragen:

für Lomnitz	218 km	65,0 *M.*
„ Mittel-Zillerthal . .	221 „	66,0 „
„ Schmiedeberg . . .	226 „	67,0 „

Dresden, am 8. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (906)

Im **Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge**-Verbands-Güterverkehr treten die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets vom 10. November 1879 angegebenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Herzogenrath und Kohlscheid einerseits und Bouwel und Nylen andererseits mit dem 30. Juni 1882 ausser Kraft. Vom 1. Juli ejd. ab erfolgt die Expedition gemäss der Bestim-

mung in Abschnitt III, § 50, No. 3, Absatz 3 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874. Elberfeld, den 8. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (907)

Es wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass für den **Kohlenverkehr** von den an die diesseitige Bahn angeschlossenen Zechen des Wurmgebiets nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover (früher Main-Weserbahn) nicht mehr die bezüglichen Sätze des Rheinisch-Frankfurt-Bebra-Main-Weser-Oberhessischen Kohlentarifs am 10. Juli 1877, sondern die durchweg niedrigeren Taxen des Specialtarifs III des mit dem 1. April cr. in Kraft getretenen Gütertarifs für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken Köln (linksrheinisch) und Hannover zur Anwendung kommen. Köln, den 5. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische), Namens der betheiligten Verwaltungen. (908)

Für den **directen Güterverkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinischen) einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahnen andererseits tritt mit dem 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen:

1. der Gütertarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1878 und
2. der Gütertarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1881 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, soweit dieselben Bestimmungen über den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Tarife aufgeführten Stationen und für die Station Holzminden enthalten,

aufgehoben werden.

Soweit indessen durch den neuen Tarif Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze entstehen, tritt derselbe erst mit dem 1. Juli d. J. in Wirksamkeit.

Der Tarif ist bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Köln, den 8. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (909)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 28. März d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die neuen Tarife für Kohlen und Kokes sowie für Eisenerze und Steine für den Verkehr zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen erst am 1. Juni d. J. zur Einführung kommen werden. Strassburg, den 5. Mai 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (910)

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen den Directionsbezirken Berlin und Magdeburg sowie zwischen der Oberschlesischen Bahn und dem Directionsbezirk Magdeburg. Nachdem für den Güterverkehr

a) zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits
b) zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg einerseits und der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits

am 1. Januar d. J. neue Tarife in Kraft getreten sind, werden die für den Verkehr zwischen den bezeichneten Stationen im Staatsbahngütertarife vom 1. Januar 1881 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze aufgehoben, mit der Massgabe, dass die Letzteren noch bis zum 30. Juni d. J. insoweit Gültigkeit behalten, als die Tarife vom 1. Januar d. J. Frachterhöhungen zur Folge haben. Magdeburg, den 6. Mai 1882. Königl. Eisenbahndirection, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (911)

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Mit dem 1. Juni l. J. gelangt der I. Nachtrag zum Galizischen Gemeinschaftsverkehre vom 1. Mai 1881 zur Einführung. — Derselbe enthält Vervollständigungen der Tariftabellen, eine Erweiterung des Ausnahmetarifes für Spiritustransporte, Frachtsätze für Wein, Knochen und Hadern von Neu-Sandez nach Bochnia und Krakau (unter gleichzeitiger Aufhebung des Ausnahmetarifes für diese Artikel vom 15. October 1878), endlich Berichtigungen und Aenderungen.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, den 10. Mai 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (912)

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Mit dem 1. Juni l. J. treten folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag 1 zum Heft 1,
" 1 " " 2,
" 1 " " 3,
" 1 " Ausnahmetarife für Borstenviehtransporte.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen in den Frachtsätzen für Eisen und Stahl, Spiritus und Petroleum, Aufnahme neuer Stationen, Berichtigungen etc.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, 10. Mai 1882. Die General-Direction der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (913)

Hamburg-Pommerscher Eisenbahn-Verband via Lübeck bezw. via Hagenow-Güstrow. Zum Verbands-Güter-Tarif vom 1. Juli 1878 erscheint mit Gültigkeit vom 15. Mai cr. der Nachtrag 6, enthaltend Abänderung des Vorworts, Aenderung der speciellen Tarifvorschriften und ermässigte Frachtsätze für Hamburg und vorgelegene Stationen. Schwerin, den 10. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft. (914)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 15. d. Mts. tritt zu dem Ausnahme-Tarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes von diesseitigen Stationen nach Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn vom 10. December 1880 ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg.

Druckexemplare des Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen. Breslau, den 9. Mai 1882. Königliche Direction. (915)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Zum Gütertarif vom 1. December pr. tritt Nachtrag IV mit Giltigkeit vom 10. Mai cr. bezw. zu den im Nachtrage besonders ersichtlich gemachten Terminen in Kraft. Derselbe enthält, ausser den seitens der vormaligen Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 20. März cr. publicirten anderweiten, theilweis erhöhten Frachtsätzen für die Stationen Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau, u. A. auch Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lübeck und Station Erfurt der Nordhausen-Erfurter Bahn, regulirte Frachtsätze, ferner theilweis ermässigte Holzfrachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth, Nordenhamm, sowie theilweis Erhöhungen in sich schliessende Berichtigungen.

Nachträge sind à 0,30 *M.* bei den Verbands-Expeditionen zu haben. Erfurt, den 8. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (916)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Mai cr. ab bis ult. September werden, wie im vergangenen Jahre, auf unserer Station Berlin Retourbillets mit 35tägiger Giltigkeitsdauer nach Frankfurt a/M. an solche Passagiere verausgabt, welche gleichzeitig eines der bei dieser Dienststelle im Depôt befindlichen Anschlussbillets ab Frankfurt am Main nach der Schweizer Grenze oder ein Rundreisebillet ab Frankfurt a/M. durch die Schweiz hinzu lösen. Näheres bei unserer hiesigen Billetexpedition. Berlin, den 25. April 1882. Die Direction. (917)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. kommen für den Rundreise-Verkehr Berlin-Dresden-Leipzig-Berlin und umgekehrt, Billets II. Classe zum Preise von 24,4 *M.* und III. Classe zum Preise von 17,50 *M.* zur Einführung. Auf jedes Billet werden 25 kg Freigepäck gewährt. Berlin, den 1. Mai 1882. Die Direction. (918)

Hessische Ludwigsbahn. Zum Gustavsburger Uebernahmetarif No. 2 vom 1. Mai 1881 tritt mit Giltigkeit vom 1. Juni d. J. der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält neue Frachten für die Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Kaiser Frans-Josefbahn, der Böhmischen Westbahn und der Buschtêhrader Bahn und kann von unserem Tarifbüreau zu 15 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Mainz, den 6. Mai 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (919)

Fortan werden im Verkehr mit Orzechowo Warthehafen transito auch Stück- und Eilgutsendungen zum Transport angenommen und zwar:

im Localverkehr der Oels-Gnesener Eisenbahn zu den Frachtsätzen der jeweilig hintergelegenen Station Miloslaw oder Zerkow,
im Verkehr mit Station Posen O/S. zum Frachtsatze
von 2,32 *M.* pro 100 kg für Eilgut,
" 1,16 " " " " " Stückgut.

Breslau, den 9. Mai 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft. (920 H & V)

Für die Beförderung von Gütern im Ostsee-Eisenbahnverbande tritt mit dem 15. Mai cr. ein neuer Tarif in Kraft.

Aufgehoben werden dadurch:

1. Der Tarif für die Beförderung von Gütern im Ostsee-Eisenbahnverbande vom 1. März 1878 nebst sämmtlichen Nachträgen.

2. Die im Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft und Schulterblatt, Station der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft einer- und Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. April 1878, nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Altona, Ottensen und Schulterblatt.

Soweit jedoch durch die Sätze des neuen Tarifs Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, kommen letztere noch bis zum 1. Juli 1882 in Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare des neuen Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier zum Preise von 1 *M.* pro Exemplar bezogen werden. Altona, den 10. Mai 1882. Namens der Verwaltungen des Ostsee-Eisenbahn-Verbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (921)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Tarif für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Güterver-

kehr via Frederikshavn vom 10 October 1875 ist ein vom 15. Mai cr. ab gültiger Nachtrag XVI erschienen. Derselbe enthält Tarifsätze und Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Christiansand pr. Dampfschiff „Stavanger" und Altona/Ottensen sowie Flensburg, wodurch der Nachtrag VIII aufgehoben wird.
Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 9. Mai 1882. Die Direction. (922)

Steinkohlenverkehr mit Belgien. Am 10. Mai d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets von den Stationen Alsdorf und Eschweiler nach Bleyberg (société de Bleyberg) an Stelle der bisher über die Route via Herbesthal zur Anwendung gekommenen Taxen ermässigte Frachtsätze über die Route via Aachen T-Bleyberg Grenze in Kraft. Köln, den 9. Mai 1882. Königl Eisenbahndirection (linksrheinische). (923)

Mit dem 15. Mai d. Js. tritt zu dem Staatsbahntarif zwischen den Directionsbezirken Bromberg und Berlin der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält: 1. Abgeändertes Verzeichniss der Artikel der Ausnahmetarife; 2. Neue Entfernungen für Lomnitz, Mittel-Zillerthal, Schmiedeberg, Frankfurt a/O., Lebus und Podelzig, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin sowie für Bromberg und Matheninken, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg; 3. Anderweite, erhöhte Entfernungen für Dobrilugk-Kirchhain; 4. Neue Ausnahmesätze für Flachs und Hanf; 5. Bereits früher publicirte Tarifveränderungen. Die erhöhten Entfernungen für Dobrilugk-Kirchhain gelangen erst mit dem 1. Juli cr. zur Anwendung. Exemplare des Nachtrags sind bei unseren Billet-Expeditionen Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin käuflich zu beziehen. Auch ist jede Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugs-Vermittelung verpflichtet. Bromberg, den 7. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (924 J)

Am 15. d. M. tritt zum **Stettin-Märkisch-Schlesischen Verband-Gütertarif** ein **Nachtrag I** in Kraft, welcher neue Tarifsätze für den Verkehr

a) zwischen den Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin einerseits und den im Tarif enthaltenen Verbandstationen andererseits,
b) zwischen der Station Baudach der Breslau-Schweidnitz-FreiburgerEisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin andererseits,
c) zwischen der Station Berlin B. A. E. einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin andererseits,
d) Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften und Berichtigungen zum Tarif

enthält.
Exemplare des Tarifnachtrags sind bei den diesseitigen Güterexpeditionen sowie im Auskunfts-Bureau der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Köthenerstrasse 44, käuflich zu haben. Berlin, den 8. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (925 J)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit dem 15. Mai cr. tritt zum obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag XX in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen in der Nomenclatur der Ausnahmetarife, abgeänderte und neue Frachtsätze, sowie Aufhebungen von Frachtsätzen.
Die Abänderungen enthalten zum Theil Ermässigungen, zum Theil bereits früher publicirte Erhöhungen und sind hervorgerufen durch neuerstellte Concurrenztarife der Staatsbahnen.
Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen. Berlin, den 6. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (926)

Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit dem 13/25. Mai a./n. St. 1882 gelangt für den Verkehr mit den Stationen der Kursk-Kiewer Bahn einerseits, dann Brody und Podwoloczyska andererseits im Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande zum Russischen Theiltarife I. d. ein neuer Specialtarif 2 für Getreide- etc. Transporte zur Einführung, durch welchen der gleiche Getreide-Specialtarif vom 3/15. November 1881 aufgehoben wird.
Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, 10. Mai 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (927)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn zufolge wird am 15. d. Mts. die bisherige Haltestelle Hostivar zwischen den Stationen Ourinoves und Nussle für den Güter-Verkehr eröffnet werden.
Berlin, den 9. Mai 1882.
Die geschäftsführende Direction.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Die in No. 34 dieser Zeitung mitgetheilte Behinderung des Betriebes hat bis 6. Mai l. J. angedauert. Teplitz, im Mai 1882. Die Direction.

4. Ausloosungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 1. Mai 1882 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 27. Januar 1866, Z. 4788 genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XIV. Verloosung der Silber-Prioritätsobligationen Emission 1866 à 300 fl. Oe. W. wurden folgende 130 Nummern gezogen:
93 218 243 567 588 667 730 736 781 852
1089 1150 1172 1344 1549 1582 1604 1607
1937 1981 2278 2383 2468 2479 2609 2824
2871 3225 3297 3390 3394 3668 3681 3698
3770 4038 4262 4288 4348 4473 4531 4594
4653 4965 5064 5089 5350 5407 5424 5535
5609 5616 5759 6205 6432 6477 6778 6966
6998 7038 7098 7170 7280 7463 7570 7798
7874 7928 7964 8362 8398 8489 8510 8601
8865 8868 9456 9999 10022 10320 10350
10527 10537 10555 10662 10726 10820 11259
11321 11456 11503 11704 11852 11963 12215
12267 12280 12320 12352 12373 12407 12904
13059 13247 13281 13370 13556 13911 13925
14085 14086 14093 14223 14343 14367 14647
14773 15185 15355 15680 15772 15810 15885
15901 16034 16126 16205 16285 16354 16356

Vom 1. August 1882 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst.
Die Verzinsung der gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1882 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1882 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung 1881: No. 565 9996 10099 12423.
Auf hiesigem Platze übernehmen im Auftrage der Südnorddeutschen Verbindungsbahn:
die Deutsche Bank und
die Direction der Discontogesellschaft
diese Obligationen spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen den genannten Zahlstellen periodisch bekannt gegeben wird. Berlin, im Mai 1882. (184)

5. Submissionen.

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung auf die Lieferung des Jahresbedarfes, d. i. vom 1. Juni 1882 bis 31. Mai 1883 von beiläufig u. z.:

20 000 kg Mineralöl für Wagen,
30 000 „ „ „ Maschinen,
52 000 „ Petroleum,
10 500 „ Unschlittschmiere,
168 650 „ Stab- und Façoneisen,
58 600 „ Schwarzbleche,
470 „ Stahlbleche,
14 600 „ Federstahl,
6 750 „ Guss- und Bessemerstahl,
336 Stück Volutfedern,
75 000 kg Eisenabgüsse,
5 200 „ Cylinder für Kolbenringe,

werden vorschriftsmässig gestempelte und mit der Aufschrift „Offert auf Mineralöl, Petroleum oder Unschlittschmiere" eventuell „Offert auf Eisen und Stahl" etc. versehene Offerte bis längstens 19. Mai 1882, um 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung in Wien, I. Renngasse 5, angenommen und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung bei der Hauptcassa hierselbst zu erlegen.
Die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, dann das Detailverzeichniss der ausgeschriebenen Eisen- und Stahlsorten etc., welches gleichzeitig als Offert zu benutzen ist, liegen bei der Hauptcassa der K. K. Betriebsverwaltung auf und werden gegen Vergütung der Selbstkosten verabfolgt.
Dem Offerte sind die unterfertigten Bedingnisshefte beizuschliessen und ist der Preisanbot entweder franco Kaiserin Elisabethbahnhof Wien oder franco einer Kaiserin Elisabeth- oder einer Kronprinz Rudolf-Bahnstation und franco Fass respective Emballage zu stellen.
Die Erledigung der Offerte erfolgt innerhalb 30 Tagen nach dem Einreichungs-Schlusstermine, wobei sich die K. K. Betriebsverwaltung die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerten vorbehält, und wird jedes Offert, welches den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt gelassen werden. Wien, im Mai 1882. Der K. K. Betriebsverwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (182)

6. Dividendenzahlung.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1881 ist auf 5/6 pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der betreffenden Dividendenscheine vom 1. Juni c. an bei unserer Hauptkasse in Empfang genommeu werden. Braunschweig, den 9. Mai 1882. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft. (186)

7. Bilanzen.

Vermögensbilanz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1881.

	Activa.		M.
1	Bauconto:		
	a) Erwerbspreis der Braunschweigischen Bahnen	83 187 699 M.	
	b) Erweiterungen	9 531 550 „	
	c) Neubauten	8 784 882 „	
			101 504 131
2	Magazinbestände		880 898
3	Debitoren:		
	a) Vorschüsse	65 705 M.	
	b) Debitoren	1 042 681 „	
			1 108 386
4	Hypotheken		355 628
5	Effecten:		
	Braunschw. Leihhaus-Obligationen, Nominalwerth	438 000 M.	
	Nach dem Course vom 31. December 1881:		
	130 000 M. 4½ pCt. Berg.-Märkische Prioritäts-Obligationen	133 789 „	
	2 577 000 M. 4 pCt. diverse Prioritäts-Obligationen Reichsanleihe etc.	2 587 352 „	
			3 159 141
6	Cassenbestand		24 564
	Summa Activa		107 032 748

	Passiva.		M.
1	Actiencapital		36 000 000
2	4½ pCt. Prioritäts-Obligationen		9 396 900
3	Amortisirte 4½ pCt. Obligationen		203 100
4	4 pCt. Prioritäts-Obligationen II. Emission		3 400 000
5	Erneuerungsfonds		3 158 535
6	Reservefonds		258 923
7	Conto der Annuitäten:		
	a) Restbetrag der Annuität	48 139 803 M.	
	b) Amortisation	2 047 896 „	
			50 187 699
8	Verwendung des Reservefonds für Erweiterungen		3 915 218
9	Subvention der Stadt Einbeck zum Baue der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000
10	Verschiedene Creditoren		59 902
11	Brutto-Ueberschuss der Betriebs-Rechnung nach Abzug des für Erneuerungen und Erweiterungen verwendeten Betrags von 1 433 490 M.	3 517 169 M.	
	einschl. des Betrags also	4 950 659 „	
	nach Abzug des Erlöses für Altmetalle von 239 817 M.	4 710 842 „	
	Davon ab:		
	a) Prioritätszinsen	457 829 M.	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900 „	
	c) Amortisation der 4½ pCt. Prioritätsanleihe	103 800 „	
	d) Staatssteuern	21 325 „	
	e) Annuität	2 625 000 „	
	f) Garantiezinsen	45 000 „	
	g) Dotation des Erneuerungsfonds inclus. 17 317 M. für Vienenburg-Goslar	977 317 „	
	h) Dotation des Reservefonds	138 200 „	
		4 378 371 M.	
	Bleibt Ueberschuss		332 471
	Summa Passiva		107 032 748

Braunschweig, den 15. April 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. F. W. Wolf. N. Scheffler. (186)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Submissionen (Schluss).

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes d. i. vom 1. Juli 1882 bis 30. Juni 1883 von circa

55 600 t mineralischer Kohle

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offert auf mineralische Kohle" versehene Offerte bis längstens 22. Mai l. Js. im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung, I. Renngasse 5, angenommen und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung im Baaren oder in solchen Effecten, welche von der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Bank zur Belehnung zugelassen werden, bei der H. o. Hauptcassa zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse können in der Hauptcassa ebenfalls, Renngasse 5 gegen Vergütung der Selbstkosten behoben werden.

Dem Offerte sind die unterfertigten allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse beizuschliessen und ist das Anbot franco einer Kronprinz Rudolfbahn- oder Kaiserin Elisabethbahn-Station und franco Waggon zu stellen.

Der K. K. Betriebsverwalter behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor und wird jedes Offert, welches den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im Mai 1882. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (183)

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen ca. 210 000 kg alter Eisenbahnschienen auf dem Submissionswege zu ver-

kaufen. Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission für den Ankauf alter Schienen" versehen, bis zum 19. d. M., Vormittags 10 Uhr an uns einzusenden. Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei gegen Francoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Giessen, den 9. Mai 1882. Grossherzogliche Direction. (187)

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1882 bis dahin 1883 erforderlichen Kohlen zur Locomotivfeuerung (400 t Würfelkohle und 4900 t Kleinkohle) und zur Zimmerheizung (200 t Würfelkohle und 200 t Nusskohle) soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis zum 23. Mai 1882 Vorm. 10 Uhr an unsere Centralmaterialienverwaltung zu Oels einzusenden. Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbureau zu Breslau, Museumstrasse 7, gegen Erlegung von 50 ₰ zu beziehen; auch erfolgt portofreie Zusendung gegen Einsendung von 70 ₰. Direction. (185 H & V)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 38. 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 19. Mai 1882.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro April 1882“ bei.

Inhalt: Protocoll der ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Literatur: Jaeschke u. Seydel, Die Preuss. Baupolizeigesetze und Verordnungen alter und neuer Landestheile. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Verkehrs-Störungen. 4. Errichtung einer Expeditionsstelle. 5. Submissionen. 6. Vacanzen. 7. Dividendenzahlung. 8. Bilanzen. — Privat-Anzeigen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Protocoll

der in Berlin am 13. Mai 1882 abgehaltenen **ausserordentlichen Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verhandelt Berlin, am 13. Mai 1882.

Nachdem der Vorschlag der Commission für das Vereinsstatut, betreffend die Schaffung eines Provisoriums in der Geschäftsleitung des Vereins für die Zeit vom 1. Juli cr. (mit welchem Tage das Berlin-Anhaltische Eisenbahnunternehmen in die Hände des Preussischen Staates übergehen wird) bis zur Beschlussfassung der ordentlichen Generalversammlung über die definitive Regelung der Geschäftsführung von einem Theile der Vereins-Verwaltungen abgelehnt worden war, musste zur Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung geschritten werden, um von letzterer die Neuwahl einer geschäftsführenden Direction vornehmen zu lassen.

In dieser ausserordentlichen Generalversammlung, welche von der geschäftsführenden Direction mittelst Schreibens vom 24. April cr. No. 1835 auf den heutigen Tag berufen worden war, waren 74 Vereinsbahnen vertreten.

Namens der geschäftsführenden Direction übernimmt in Vertretung des zu seinem Bedauern am Erscheinen verhinderten Herrn Geheimen Regierungsrath Fournier Herr Director Schrader den Vorsitz, das Schriftführeramt der Vereinssecretär Martin.

Herr Director Schrader eröffnet die Sitzung, indem er der oben schon mitgetheilten Gründe gedenkt, welche die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung nothwendig gemacht haben und bemerkt, dass die geschäftsführende Direction am 1. Juli ausser Function treten werde, so dass sie der Generalversammlung nicht mehr Rechnung legen könne. Er nehme daher an, dass die Generalversammlung damit einverstanden sein werde, wenn die neue geschäftsführende Direction die abtretende geschäftsführende Direction dechargire.

Der Herr Vorsitzende fordert hierauf die Versammlung auf, in den Wahlact einzutreten.

Von einer Seite wird die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als neue geschäftsführende Direction in Vorschlag gebracht, von anderer Seite jedoch der Wunsch ausgesprochen, eine in den grossen Verkehrscentren domicilirte Verwaltung mit der Geschäftsführung zu betrauen.

Dieser Voraussetzung entspreche die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, deren Wahl von Herrn Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) empfohlen wird. Herr Präsident Rennen (Eisenbahndirection Köln — linksrheinische) ist mit der Wahl Berlin-Hamburgs einverstanden, stellt aber die Frage zur Erörterung, ob nicht Berlin-Hamburg für den Fall seiner Wahl und der Annahme der letzteren zu erwägen geneigt sein möchte, den Vorsitz im Verein der Privatbahnen im Deutschen Reich niederzulegen, um sich der Geschäftsführung des grossen Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ganz widmen zu können.

Von Herrn Geheimen Rath Simon (Berlin-Hamburg) wird hierauf erwidert, dass von seiner Verwaltung der Vorsitz im Privatbahn-Verein nicht gesucht, sondern dass Berlin-Hamburg dies Amt übertragen worden sei, er lässt dahingestellt, ob seine Verwaltung für den Fall, dass sie zur geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gewählt werden sollte, nicht aus geschäftlichen oder andern Rücksichten sich veranlasst sehen werde, die Geschäftsführung im Verein der Privatbahnen niederzulegen, er glaubt jedoch einen solchen Verzicht nicht aussprechen zu können, auch nicht zu einem solchen berechtigt zu sein.

Nach einigen Worten der Erwiderung Seitens des Herrn Präsidenten Rennen (Eisenbahndirection Köln — linksrheinische) wird von Herrn Präsidenten Offermann (Eisenbahndirection Köln — rechtsrheinische) ausgeführt, wie es dringend erwünscht erscheine, dass die heute zu vollziehende Wahl mit möglichster Einmüthigkeit erfolge und darauf aufmerksam gemacht, wie viel wichtiger die Stellung der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen als das Amt der geschäftsführenden Direction des Vereins der Privatbahnen sei. Er werde mit Freuden eine Erklärung der Berlin-Hamburger Bahn vernehmen, dass sie eine Wiederwahl als geschäftsführende Direction des Vereins der Privatbahnen im Deutschen Reich nicht annehmen würde.

Nachdem noch verschiedene Redner das Wort genommen und vom Herrn Präsidenten Rennen (Eisenbahndirection Köln — linksrheinische) nochmals bemerkt worden war, dass die von ihm angeregte Niederlegung der Geschäftsführung im Verein der Privatbahnen keineswegs als Bedingung für die Zustimmung eines Theiles der Verwaltungen zu der Wahl Berlin-Hamburgs als geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sondern nur als ein Wunsch aufzufassen sei, dessen freundliche Erwägung bei der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und bei den anwesenden Herren Vertretern der übrigen Deutschen Privatbahnen er habe anregen wollen, wird die Discussion geschlossen und zur Abstimmung vermittelst Stimmzettel geschritten.

Es sind abgegeben worden 74 Stimmzettel mit 310 Stimmen. Davon haben erhalten: die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft 212, die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft 94, die Königliche Eisenbahndirection Elberfeld 4 Stimmen.

Der Herr Vorsitzende proklamirt hierauf die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als neue, am 1. Juli d. J. in Function tretende geschäftsführende Direction des Vereins.

Herr Geheimer Regierungsrath Simon (Berlin-Hamburg) spricht der Versammlung seinen Dank für die Wahl aus mit der Versicherung, dass seine Verwaltung bemüht sein werde, die Geschäfte des Vereins gewissenhaft und unparteiisch zu führen und knüpft hieran die Bitte, die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in ihrem Amte als geschäftsführende Direction des Vereins unterstützen zu wollen.

Hierauf nimmt Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) das Wort, einerseits, um den Verein zu beglückwünschen zu der getroffenen Wahl, andererseits, um in dankbarer Anerkennung derjenigen Verwaltung zu gedenken, welche seit 29 Jahren die Geschäfte des Vereins geleitet hat, der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, deren Vorsitzenden, Herrn Geheimrath Fournier, den Mitgliedern der Direction und insbesondere dem heutigen Vorsitzenden, Herrn Director Schrader. Er fordert die Versammlung auf, der geschäftsführenden Direction des Vereins den Dank auszusprechen für ihre langjährige förderliche Geschäftsführung.

Die Versammlung stimmt lebhaft in diesen Dank ein.

Herr Director Schrader gedenkt in seiner Erwiderung der Geschichte und der Bestrebungen des Vereins, er erinnert an die Thatsache, dass die Arbeiten des Vereins bahnbrechend und reformirend gewesen seien für die ganze Entwickelung des Eisenbahnwesens, dass der Verein weit hinaus über die Grenzen, die er sich gesteckt, seinen regulirenden und bildenden Einfluss geltend gemacht habe. Er gedenkt ferner mit anerkennenden Worten des Büreaus des Vereins und der Hingebung, mit welcher die in demselben angestellten Beamten, insbesondere aber der Vereinssecretär die Geschäfte des Vereins zu fördern bemüht gewesen sind, er dankt der Versammlung im Namen der geschäftsführenden Direction, im Namen des Vorsitzenden derselben und in seinem eigenen Namen für das Wohlwollen, welches die Vereinsverwaltungen ihnen stets entgegengebracht haben und spricht die besondere Bitte aus, dass die Herren Theilnehmer an der Generalversammlung ihm die gleiche Freundschaft bewahren mögen, wie sie seinerseits ihnen werde bewahrt werden. Er schliesst, von dem lebhaften Beifall der Versammlung begleitet, mit dem Wunsche, dass der Verein auch ferner blühen und gedeihen und sich noch weiter ausdehnen möge und erklärt hierauf die ausserordentliche Generalversammlung für geschlossen.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 14. Mai. (Politische Wochenschau. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Stadtbahn. Berlin-Dresden. Breslau-Warschau. Breslau-Freiburg. Nordhausen-Erfurt. Brüssel-Mainz. Gotthardbahn. Zugstatistik pro März.)

In voriger Woche, am 10., gelangte die für die Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens so ganz besonders wichtige Session des Landtags zum Abschluss. Man darf sagen, dass die Eisenbahnvorlagen der letzten Session ihr die eigentliche Signatur gaben, wie auch die Verstaatlichungsaction das einzige Gebiet bezeichnet, auf welchem in der verflossenen Session Namhaftes geschaffen worden ist. Die politische Presse kann nicht umhin, dies einstimmig anzuerkennen. — Das Herrenhaus hatte am 8. d. M. den Gesetzentwurf über Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnraths, sowie die Secundärbahnvorlage und den die Erwerbung der Anhaltischen Bahn durch den Staat betreffenden Gesetzentwurf genehmigt. — Auch der Reichstag, welcher in voriger Woche die Monopolvorlage in einer dem Entwurfe wenig günstigen Weise debattirte und dieselbe dann einer Commission zur Berathung überwies, wird sich mit Eisenbahn-Debatten zu befassen haben. Anlass dazu bietet der Umstand, dass Abg. v. Kardorff folgende Interpellation eingebracht hat: Hat das Reichs-Eisenbahnamt Kenntniss davon genommen, dass die Local-Frachttarifsätze für Kohlen, welche bei der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Bahn in Anwendung kommen, im Widerspruche mit Art. 45 der Reichsverfassung in einer Höhe aufrecht erhalten werden, welche sowohl den Ein-Pfennig-Normaltarifsatz, als auch namentlich die bei den Bahnen der Rheinisch-Westfälischen Kohlenreviere bestehenden Local-Frachttarifsätze für Kohlen weit übersteigt? — Die principielle Wichtigkeit dieser Interpellation liegt auf der Hand und kann dieselbe recht wohl dazu führen, dass die gesammte Tariffrage im Reichstage zur Aufrollung gelangt. — Ein sehr betrübendes Ereigniss, das in den Rahmen der vorigen Woche fällt, ist der Brand der Hygiene-Ausstellung. Hoffentlich erweisen sich die Versuche, eine neue Ausstellung in Kurzem herzustellen, erfolgreich.

Ueber die am 13. d. Mts. hierselbst stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen siehe Protocoll Seite 517.

Die Durchführung der Externzüge auf der Stadtbahn wird am 15. d. M. eröffnet werden. Zunächst wird dieser Betrieb nur die Courier-, Schnell- und Personenzüge der Ostbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn betreffen. Die Endstation dieser Züge ist von diesem Tage ab der Stadtbahnhof Charlottenburg, Anhaltepunkte sind der Schlesische Bahnhof, Bahnhof Alexanderplatz und der Bahnhof Friedrichstrasse. Der Ostbahnhof ist am 14. Abends, nachdem der letzte Personenzug um 10 Uhr 24 Minuten eingetroffen, als Personenbahnhof geschlossen. Für die gemischten Züge der Ostbahn ist fortan der Schlesische Bahnhof Anfangs- und Endstation.

Die Verbindung der Berlin-Dresdener mit der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn durch einen Geleisstrang soll, wie verlautet, bald nach der auf den 1. Juli festgesetzten Uebernahme des Betriebes und der Verwaltung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens seitens der neu zu bildenden Direction für diese Bahn erfolgen. Die Verbindung wird oberhalb der Monumentenbrücke, in der Nähe des Locomotivschuppens der Dresdener Bahn hergestellt werden. Die örtlichen Verhältnisse beider Bahnen sind hier sehr günstige. Beide besitzen hier noch viel freiliegendes Terrain, und das Niveau des Geleisplanums ist von gleicher Höhe, so dass die geplante Verbindung in kurzer Zeit fertig gestellt werden kann. Dem die Dresdener Bahn häufig benutzenden Publikum kann diese Verbindung nur erwünscht sein, denn wenn die Abfertigung der Personenzüge der Dresdener Bahn auf dem Anhaltischen Bahnhofe mit erfolgt, wird ihm der weite Weg nach dem abgelegenen provisorischen Bahnhofe der Dresdener Bahn erspart, der alsdann für den Personenverkehr geschlossen wird, aber für den Güterverkehr erhalten bleibt.

Der Verwaltungsrath der Breslau-Warschauer Eisenbahn hat in einer vorgestern stattgehabten Sitzung den Rechnungsabschluss für das abgelaufene Geschäftsjahr entgegengenommen und dabei die Dividende für die Stamm-Prioritätsactien auf 2 pCt. festgesetzt, 1½ pCt. höher als die Dividende des vorangegangenen Jahres. Ein Gewinnrest von 11 000 *M.* soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft wird auf den 14. Juni einberufen werden.

Die ordentliche Generalversammlung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft fand am 10. d. Mts. in Breslau statt. Angemeldet waren zu derselben 3 355 000 *M.* Actiencapital, welches 85 Actionäre mit 1 053 Stimmen repräsentirten. Der Vorsitzende, Eisenbahndirector Dr. Glauer, erstattete den Bericht der Direction, indem er an der Hand des gedruckt vorliegenden, ausführlichen Jahresberichts vielfache Erläuterungen zu demselben gab, welche dahin gipfelten, dass der Localverkehr auf den alten Strecken stetig zunehme; derselbe betrage 70 pCt. im Personen- und etwa 87 pCt. im Güterverkehr, während der Rest auf den directen Verkehr mit anderen Bahnen entfalle. Auf die Anfrage eines Actionärs, ob die Zeitungsnachrichten, wonach die Verwaltung eine Entschädigung von 2 Millionen Mark für die Befreiung von der Verpflichtung zum Weiterbau nach Swinemünde angeboten habe, zutreffend seien, erwidert der Vorsitzende, dass über diese Angelegenheit mit Vorbedacht keine Kundgebung erfolgt sei; die Sache sei noch nicht reif und mit Rücksicht darauf, dass die Versammlung eine öffentliche sei, empfehle es sich, zur Zeit eine Discussion zu vermeiden; Redner bittet die Actionäre, der Verwaltung zu vertrauen, dass sie bemüht sein werde, die Angelegenheit zum Besten der Gesellschaft zu leiten. Damit ist die Discussion erschöpft; die Decharge wird einstimmig ertheilt. Bei der nun folgenden Wahl in den Verwaltungsrath werden die Herren General-Landschaftsdirector Graf Pückler, Fürst Carolath, Banquier Nelken, Dr. Caro, Consul Berthold wieder-, Rechtsanwalt Berger, Kaufmann Rosenbaum und Stadtrath Hübner, welche bisher Stellvertreter waren, neugewählt. Zu Stellvertretern werden die Herren von Wallenberg wieder-, Fromberg jun., Commerzienrath Dr. Webski und Generaldirector Dr. Ritter neugewählt.

Bezüglich der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft erfährt man folgende Geschäftsresultate: Die Gesammteinnahmen der Bahn im Jahre 1881 betragen 1 135 743 *M.*, die Betriebsausgaben 841 550 *M.*, der Ueberschuss daher 294 193 *M.* Hierzu kommen Zuschüsse als Rückvergütung aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds. Vom Gesammtüberschuss von 320 103 *M.* gehen ab für den Dienst der Prioritäten 78 700 *M.* und Eisenbahnsteuer 5 835 *M.* Auf die Stammprioritäten gelangen die vollen prioritätischen 5 pCt. wie in den letzten Jahren zur Vertheilung. In den Fonds für Nachzahlung auf Dividende werden 2 601 *M.* gegen 13 454 *M.* in 1880 gelegt. Die Preussische Regierung hat der Bahn die Zusicherung ertheilt, dass sie bei dem Betrieb der früheren Thüringischen Bahnen jede Rücksicht walten lassen werde.

Ueber das Eisenbahnproject Brüssel-Mainz wird aus Frankfurt a. M. das Folgende geschrieben: „Nach den vorliegenden Plänen und Entwürfen würde die Entfernung von Brüssel nach Mainz 305 km betragen, während der dermalige Eisenbahnweg über Köln eine Länge von 417 km hat. Ausser dieser Abkürzung, welche nicht weniger als 27 pCt. der seitherigen Entfernung beträgt, kommt für die directe Verbindung von Mainz mit Brüssel und überhaupt Belgien in Betracht, dass die zwischenliegenden Stationen verhältnissmässig gering an Zahl sind und deshalb eine grössere Fahrgeschwindigkeit der Züge, insbesondere der Schnellzüge, erreicht wird. Es ist ferner projectirt, eine regelmässige Ueberfahrt nach England im Anschluss an die neue Linie entweder über Ostende oder Neuport zu organisiren und schweben dermalen Verhandlungen mit der South Eastern Company auf Grundlage der Absicht, die Fahrt von Mainz nach London zweimal täglich, Morgens und Abends, in höchstens 13 Stunden bewerkstelligen zu können.“ — Eben jetzt begegnet

man auch einer Besprechung des Projectes im „Moniteur des Interêts Mat.“, welche, anknüpfend an die projectirte Preussische Staatslinie St. Vith-Aachen, sehr warm empfiehlt, das Project Brüssel-Mainz endlich zur Reife zu bringen. Das Project, dessen Urheber Graf v. d. Straten-Ponthoz ist, steht seit Jahren auf der Tagesordnung der Belgischen Kammer. Neuerdings ist davon die Rede, dass die Belgische Regierung ein Gegenproject ausarbeiten lässt, aber immer noch will die Sache nicht vorrücken. Entweder, so sagt das Blatt, entschliesse man sich, auf den Bau neuer Durchgangslinien überhaupt zu verzichten, oder man baue Brüssel-Mainz, denn diese Linie wäre das Belgische Calais-Marseille und gewinne durch den Gotthard-, später durch den Canaltunnel noch mehr an Bedeutung. Grosser Transit durch Belgien bewegt sich einzig in der Richtung Deutschland, und zwar über die Linie Antwerpen-Lüttich-Verviers einerseits, Brüssel-Luxemburg andererseits; die neue Linie, zwischen den beiden längeren und mangelhaft angelegten Routen liegend, würde den Verkehr heben. Wenn der Budgetreferent, Herr O. Scailquin, für ein Baucapital von 450 000 Frcs. pro Kilometer eine Rente von 8 pCt. in Aussicht nimmt, so bedürfe das einer Einschränkung, weil die Concurrenzlinien verlieren würden; jedenfalls aber sei die Linie Brüssel-Mainz die einzig logische für den grossen internationalen Verkehr.

Die Gotthardlinie zwischen Luzern und Chiasso wird am 1. Juni d. J. eröffnet werden und an diesem Tage treten directe Gütertarife zwischen den wichtigeren Stationen Deutschlands und Italiens in Kraft. Besondere Ausnahmetarife kommen zur Einführung für den Export von Steinkohlen von der Saar und von dem Rheinisch-Westfälischen Gebiete nach Italien, für den Export von Lebensmitteln in Wagenladungen von 10 000 kg in Eilfracht aus Italien nach Deutschland. Der „Pester Lloyd“ meldet von Berathungen, welche in Pest stattgefunden haben und Erleichterungen des Exportverkehrs betreffen. Es wurde beschlossen, den für Mehlsendungen von Budapest nach Paris bestehenden ermässigten Satz von 70 Frcs. pro Tonne auch für Raps zuzugestehen, auch für den Transport von Ungarischem Wein nach Paris sollen weitere Tarifermässigungen platzgreifen, an welchen sich nunmehr, durch die Concurrenz des Seewegs via Fiume-Rouen veranlasst, auch die Deutschen Bahnen betheiligen. Da jedoch die Französische Ostbahn keine Concessionen machen will, ist es sehr fraglich, ob der angestrebte Zweck erreicht werden wird und ob das Gros der Transporte sich nicht auch fernerhin der weit billigeren Fiumaner Route bedienen wird. Die Deutschen Bahnen sollen bei deren Verhandlungen grosse Bereitwilligkeit an den Tag gelegt haben, den Verkehrsbedürfnissen entgegenzukommen. — Der directe Personenverkehr zwischen Berlin und Italien über die Gotthardbahn wird ebenfalls bekanntlich am 1. Juni cr. eröffnet werden. Directe Billets werden auf dem Berlin-Anhaltischen Bahnhofe über Leipzig-Hof-Lindau und über Halle-Eisenach-Frankfurt a/M.-Basel, auf dem Potsdamer Bahnhofe über Belzig-Nordhausen, Magdeburg-Nordhausen oder Kreiensen-Cassel-Frankfurt a/M.-Basel zu haben sein, und zwar vorläufig nach Bologna, Brindisi, Como, Florenz, Genua, Mailand, Neapel über Florenz, Rom über Florenz, Turin, Venedig und Verona. Die Gültigkeitsdauer eines jeden Billets ist auf 10 Tage festgesetzt und innerhalb dieser Zeit kann die Reise auf den im Billet genannten Couponstationen beliebig unterbrochen werden. In der Schweiz ist die Unterbrechung der Fahrt auf allen Zwischenstationen gestattet. Bis zur Station Chiasso, also auf den Deutschen und Schweizerischen Strecken, gewährt jedes Billet Anspruch auf 25 kg Freigepäck; auf den Italienischen Strecken wird Freigepäck nicht gewährt. In Bezug auf die Einführung von Retour- und Rundreisebillets haben sich die Italienischen Bahnen bis jetzt wenig entgegenkommend gezeigt, wie diese denn überhaupt an der alten Brennerroute ein grösseres Interesse bekunden, weil sie an ihr günstiger durch längere Strecken betheiligt sind. Man wird aber Deutscherseits, wenn die Italienischen Bahnen bei ihrer ablehnenden Haltung beharren sollten, die für das Publikum sich daraus ergebenden Nachtheile durch Einführung längere Zeit giltiger Retourbillets nach Chiasso zu beseitigen suchen, auf welch' letzterer Station Retour- und Rundreisebillets aller Art nach Italien zu haben sein werden. Ein Billet Berlin-Mailand II. Classe kostet 94 *M.*, Berlin-Florenz 116 *M.*, Berlin-Rom 140 *M.* und Berlin-Neapel 159 *M.*

Nach der amtlichen Statistik der Züge im März wurden auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 29 345,78 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 12 276 Courier- und Schnellzüge, 91 025 Personenzüge, 52 802 gemischte Züge und 84 184 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 606 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 28 652 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 659 803 584 Achskilometer bewegt, von denen 190 324 713 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 156 103 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 534 oder 0,34 pCt. (gegen 0,70 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,57 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 125 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 409 Verspätungen (= 0,26 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,45 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 146 017 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 021 oder 0,70 pCt., mithin 0,44 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 125 Anschlüsse versäumt (gegen 244 in demselben Monat des Vorjahres und 160 im Vormonat). Bei einer Gruppirung der Verwaltungen nach dem Verhältniss der auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen nehmen die Oberhessische Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 1 Verspätung) mit 0,5, die Berlin-Görlitzer Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) und die Berlin-Hamburger Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,0 die ersten Stellen ein, während die Hessische Ludwigs-Eisenbahn (3 Anschlussversäumnisse auf 19 Verspätungen) mit 6,33, die Württembergische Staatseisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 19 Verspätungen) mit 9,50 und die Bergisch-Märkische Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 65 Verspätungen) mit 16,25 die letzten Stellen einnehmen und bei 11 Verwaltungen Anschlussversäumnisse nicht eingetreten sind.

Literatur.

Die Preussischen Baupolizeigesetze und Verordnungen alter und neuer Landestheile. Herausgegeben von C. Jaeschke, neubearbeitet von Seydel. Fünfte Auflage. Preis elegant gebunden 5 *M.* Carl Heymann's Verlag in Berlin W.

Das altbewährte Buch entspricht seinem ursprünglichen Zweck, ein den Anforderungen des praktischen Bedürfnisses genügendes Handbuch für Polizei- und Communalbehörden, Baumeister, Bauherren und Bauhandwerker zu sein. Das umfangreiche Material ist vollständig und in übersichtlicher Anordnung aufgenommen worden, und sind die bedeutenden gesetzlichen Veränderungen der letzten Jahre, welche, wie auf allen Gebieten des öffentlichen Rechts, auch auf das Baupolizeiwesen von erheblichem Einflusse gewesen sind, berücksichtigt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Zum Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1878 tritt am 15. Mai cr. der Nachtrag 8 in Kraft, welcher anderweite Frachtsätze für die Stationen Hamburg und Lüneburg der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin (Berlin-Stettiner Linie) andererseits enthält. Der qu. Nachtrag kann zum Preise von 0,05 *M.* pro Exemplar durch die Verbandstationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 11. Mai 1882. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (928)

Im Verkehre zwischen den Stationen der Bayerischen Staatsbahnen Cham, Eisenstein, Furth i/W., Gotteszell, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel einerseits und den Stationen Bremen, Hamburg und Harburg andererseits kommen sofort gültige Ausnahme-Tarifsätze für Zündhölzer, ordinäres Packpapier und Holzstoffpappe zur Einführung, über welche das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist. Hannover, den 9. Mai 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (929)

Zu dem Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn andererseits vom 10. September 1877 ist der XIV. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält neue und geänderte Frachtsätze, sowie die Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen. Preis 0,10 *M.*

Exemplare sind bei unseren Güter-Expeditionen, sowie auch bei unserem Verkehrsbureau hierselbst zu requiriren. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Hartnack. (930 R M)

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für sämmtliche dem Specialtarife III angehörige Güter im Verkehr zwischen dem Städtischen Central-Viehhof Berlin und der Station Seegefeld der Berlin-Hamburger Eisenbahn ein directer Frachtsatz in Höhe von 0,22 *M.* pro 100 kg in Kraft. Für das Anschlussgeleise des Städtischen Central-Viehhofs wird ausserdem die tarifmässige Ueberführgebühr von 7,20 *M.* pro Eisenbahnwagen erhoben. Berlin, den 10. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn. (931)

Die im diesseitigen Local-Güter-Tarif enthaltenen Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs H. für gebrannte und rohe Steine im Verkehre von Freienwalde a/O., Niederfinow und Ziegelei nach Berlin und mehreren Stationen der Berliner Ringbahn bleiben vorbehaltlich früheren Widerrufs bis 1. Juli 1883 in Geltung. Berlin, den 9. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (932)

Schlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 1. Juni cr. treten für Steinkohlen- und Kokes-Transporte von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, sowie für derartige Transporte aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier, bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, nach den Stationen Oranienburg, Birkenwerder, Hermsdorf, Löwenberg, Gransee und Dannenwalde der Berliner Nordbahn ermässigte Tarifsätze in Kraft. Auskunft über die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Expeditionen, sowie das Auskunftsbureau der Staats-Eisenbahn-Verwaltung hierselbst. Berlin, den 9. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (933)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 15. d. M. tritt ein Nachtrag I zu dem Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Schlesischen Gebirgsbahn via Altwasser-Schmiedefeld vom 15. December 1880 mit directen Frachtsätzen für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg in Kraft. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 11. Mai 1882. VI 2268. Direction. (934)

Provisorischer Bayerisch-Belgischer resp. Englischer Güter-Tarif. Zu dem provisorischen Bayerisch-Belgischen resp. Englischen Güter-Tarif vom 1. Januar 1880 tritt am 15. Mai cr. der Nachtrag II, enthaltend Aenderung der Waaren-Classification und Berichtigungen und Ergänzungen des Nachtrages I, in Kraft. Köln, den 12. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (935)

Am 15. cr. erscheint zum Saarkohlentarif No. 12 vom 1. October 1881 der Nachtrag II, welcher zum Theil ermässigte Frachtsätze nach der Vorarlbergerbahn, sowie eine Bestimmung über Erhebung von Reexpeditionsgebühren enthält.

Preis 10 *ℳ*. Köln, den 11. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (936)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Mai l. J. tritt ein Nachtrag I zum Theil II für den Berlin-Sächsischen Verband in Wirksamkeit; derselbe enthält anderweitige Frachtsätze für den Verkehr mit Leipzig und Aenderungen von Tarifvorschriften. Der qu. Nachtrag erliegt in der Station Reichenberg, und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 9. Mai 1882. Die Direction. (937)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Mai l. J. tritt der Nachtrag VII zum Hefte No. 7 des Schlesisch-Niedersächsischen Verbandes in Kraft, welcher Aenderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife, Aufhebung von Tarifsätzen und Einführung anderweitiger Frachtsätze enthält. — Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 9. Mai 1882. Die Direction. (938)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Mai l. Js. tritt der Nachtrag VIII zu den Heften 1, 2, 3 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes in Wirksamkeit und erliegen Exemplare in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 9. Mai 1882. Die Direction. (939)

A. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn. Mit 1. Juni l. J. tritt zu dem ab 1. April 1878 giltigen Gemeinschaftstarife zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands- u. Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits ein Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Ermässigung der Frachtsätze für Holz des Specialtarifes 2 in der Relation Ziegenhals-Ostrau,
2. ermässigte Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren etc. in der Relation Oderberg-Jägerndorf.

Exemplare dieses Nachtrages können im commerziellen Bureau der Kaiser Ferdinands Nordbahn bezogen werden. (940)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit 10. Mai l. J. gelangen nachfolgende Ergänzungen, beziehungsweise Abänderungen in der Classification des Tarifes vom 15. November 1871 zur Einführung:

Es tarifiren:

Kalbs- und Rindshaare bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per verwendeten Wagen nach Serie X mit Agiozuschlag.

Tripolit nach Serie XII ohne Agiozuschlag.

Thonwaaren, ordinäre und feine, nicht besonders benannte, in Einzelsendungen verpackt nach Serie II mit Agiozuschlag, unverpackt nach Serie I mit Agiozuschlag.

Thonwaaren, ordinäre, nicht besonders benannte, aus gebrannten Erden, z. B. Töpfergeschirr, Graphitgeschirr, ordinäre Oefen etc., verpackt oder unverpackt bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per verwendeten Wagen nach Serie V ohne Agiozuschlag.

Thonwaaren, feine, wie: Porcellan, Steingut (Fayence), Majolika, Beton- und Terracottawaaren etc., verpackt oder unverpackt bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per verwendeten Wagen nach Serie IV ohne Agiozuschlag.

Thonwaaren, als Retorten in geringeren Mengen als Wagenladungen nach Serie III mit Agiozuschlag.

Wien, am 25. April 1882. Die General-direction. (941)

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Ausnahmetarif für Grosshornvieh. Am 20. Mai d. J. tritt, mit Giltigkeit bis auf Widerruf, ein Ausnahmetarif für den Frachtguttransport von Ochsen, Stieren und Kühen in Wagenladungen von Stationen der Strecken Pössnitz-Nabresina-Cormons, Marburg-Franzensfeste und Gossensass-Peri der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft nach dem Viehbahnhofe Wien (St. Marx) der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft bei ausschliesslicher Instradirung der Transporte über die Südbahn in Kraft.

Die Transportgebühren dieses Tarifes verstehen sich pro verwendeten vierrädrigen Wagen und ist die Auf- und Abladegebühr in den Sätzen bereits inbegriffen. — Für die nach diesem Ausnahmetarif zur Abfertigung gelangenden Thiertransporte wird die Desinfectionsgebühr mit Oe W. fl. 3 — Noten pro Wagen berechnet.

Die übrigen Nebengebühren werden nach den Bestimmungen des Tarifes No. 8 des internen Tarifbuches der Südbahn vom 15. November 1871 berechnet und eingehoben. Wien, am 30. April 1882. Die Generaldirection der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. (942)

Mit 20. Mai l. J. gelangt ein directer Tarif für den Eilgut- und Frachtentransport zwischen den Stationen Wien-Lagerhaus und Nussdorf transit der K. K. Donau-Ufer-Bahn, Wien Kaiser Ferdinands Nordbahnhof und Wien Nordwestbahnhof einerseits und den Stationen der K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits via Klein-Schwechat zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können in den vorbezeichneten Stationen in den commerziellen Bureaux der betheiligten Bahnen eingesehen und auch bezogen werden. Wien, am 4. Mai 1882. Die K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien. (943)

Am 1. Juni cr. tritt der Nachtrag III zu Theil III des Tarifs für den **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandsverkehr** in Kraft, von welchem Exemplare durch die Verbandsverwaltungen zu erlangen sind. Insoweit durch nothwendige Berichtigung einzelner Frachtsätze Erhöhungen eintreten, erlangen die letzteren erst vom 15. August cr. an Gültigkeit. Dresden, am 11. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (944)

Für Kohlen-Transporte in Ladungen à 10 000 kg ab Piesberg nach verschiedenen nördlichen Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen treten sofort gültige Frachtsätze in Kraft.

Auf bezügliche Anfrage ertheilt die Güter-Expedition Piesberg nähere Auskunft. Hannover, den 10. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (945)

Vom 15. Mai d. J. ab findet im Staatsbahn-Nachbar-Verkehr directe Güterabfertigung zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und den Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal u. Schmiedeberg des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits statt.

Die Frachtberechnung erfolgt bis zur Herausgabe bezüglicher Tariftabellen auf Grund der im Staatsbahn-Nachbartarife vom 1. October 1881 für Station Hirschberg enthaltenen Kilometerentfernungen unter Zuschlag von 7 km im Verkehr mit Lomnitz, 10 km mit Mittel-Zillerthal und 15 km mit Schmiedeberg.

Desgleichen kommen für Holz des Specialtarifs II die für Station Hirschberg im Tarife vom 1. October 1881 enthaltenen Ausnahmesätze mit einem Zuschlage von 0,02 *M.* bezw. 0,03 *M.* und 0,05 *M.* pro 100 zur Erhebung.

Die im Tarif vom 1. October 1881 sub II E Seite 1/4 enthaltenen besonderen Bestimmungen greifen auch für den Verkehr mit Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg Platz. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen. Breslau, den 12. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (946)

Beilage zu No. 38. **Berlin,** am 19. Mai 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro April 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit: Aachen-Jülicher, Altona-Kieler, Berlin-Görlitzer, Holsteinische Marsch-, Märkisch-Posener, Mecklenburg. Friedrich-Franz-, Militär-, Posen-Creuzburger, Württembergische Staats-, Dux-Bodenbacher, Erzherzog Albrecht-, Kaiser Ferdinands-Nord-, Lemberg-Czernowitz-Jassy, Mährische Grenz-, Pilsen-Priesen, Prag-Dux, Vorarlberger und Rumänische Eisenbahnen.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(704) **Badische Staatseisenbahnen.** 2. Nachtrag zum Gütertarif vom 1/11. 81, enthaltend: Bestimmungen über Abkürzung der Lieferfristen und das Auf- und Abladen der Güter; anderweite Frachtsätze für alle Classen des Tarifschemas und den Ausnahmetarif 1 (Holz) im Verkehr zwischen Basel und benachbarten Stationen einerseits und Wertheim, Würzburg und benachbarten Stationen anderseits, ermässigte Frachtsätze für Eisen- und Stahlartikel der Specialtarife I u. II (A.-T. 5); für Cement (A.-T. 8) und für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel (A.-T. 12). Giltig vom 1/4. 82. Preis 0,15 ℳ.

(718) **Berlin-Anhaltische Eisenbahn.** a) Nachtrag VI zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf sämmtlichen Strecken der Stammbahn und auf der Strecke Kohlfurt-Falkenberg vom 1/2. 80. Gültig vom 1/4. 82. Enthaltend: 1. Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement. 2. Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften.

(784) b) Nachtrag XII zum Localgütertarif vom 1/10. 77. Gültig vom 15/4. 82. Enthaltend: I. Berichtigung des Vorworts. II. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen: 1. Aenderungen und Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speciellen Tarifvorschriften. 2. Abgeändertes Verzeichniss der Artikel der Ausnahmetarife. 3. Berichtigung resp. Ergänzung des Tarifs für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn. III. Aufhebung von Frachtsätzen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Dienstbefehl vom 19/3. cr. betrifft Einführung der von der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen am 16/12. a. pr. beschlossenen Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

(Die betreffenden Vorschriften werden demnächst bei Herausgabe des Nachtrags II in denselben aufgenommen werden.)

Eingeführt am 15/3. resp. 1/5. 82.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg. Localtarif vom 1/10. 77, Nachtrag X zum Heft 2 vom 1/3. cr., Ergänzungen der Specialtarifbestimmungen enthaltend, ist eingeführt worden. (Gratis.)

(394) **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** 1. Localgütertarif vom 1/10. 81. Nachtrag I vom 1/4. 82, enthaltend:

a) Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften.
b) Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr.

2. Localtarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren und für die Nebengebühren im Güterverkehr.

Nachtrag I vom 1/4. 82, enthaltend:

a) Ergänzungen bezw. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zu dem Betriebsreglement.
b) Ergänzungen bezw. Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften.
c) Aufhebung des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Nachtrag II zum Localtarif vom 1/10. 81. Gültig vom 1/5. 82.

(578) **Lübeck-Büchener Bahn.** Localgüterverkehr. Der im Nachtrag I enthaltene ermässigte Seetransit-Frachtsatz der Allgemeinen Wagenladungsclasse B Hamburg-Lübeck von 0,50 ℳ pro 100 kg kommt unter den daselbst angegebenen Bedingungen vom 1/4. bis 15/10. 82 auch für solche Gütersendungen, welche zur Beförderung von Hamburg nach Stockholm bestimmt sind, in Anwendung.

(675 u. 761) Vom 1/4. cr. ab bis auf Weiteres ist für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck mittels Dampfschiffs zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg gelangen, ein ermässigter Ausnahmetarif zur Einführung gelangt, welcher vom 17/4. cr. ab bis auf Weiteres auch auf Sendungen dieser Art nach Moskau ausgedehnt ist.

| (535) **Oberhessische Eisenbahn.** Nachtrag XII zum Localgütertarif vom 1/7. 77, enthaltend eine Zusatzbestimmung zu III und IV des Tarifs für Nebengebühren und theilweise anderweite Tarifsätze für Giessen-Gelnhausen. (0,10 ℳ)

| Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen etc. im Localverkehr vom 1/3. 80, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. (0,05 ℳ)

Oldenburg. Localverkehr. Nachtrag II gültig vom 1/5. 81. Die durch denselben zur Einführung gelangenden anderweitigen Tarifsätze für die Stationen der Strecke Nordenhamm-Hammelwarden im Verkehr mit Stationen der Strecke Bramsche-Osnabrück sind in maximo mit den für die Relation Bremerhafen-Osnabrück bestehenden gleichgehalten.

(737) **Preussische Staatseisenbahnen. K. E.-D. Berlin.** 1. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif vom 1/8. 81, gültig vom 14/4. cr.

(681) 2. Nachtrag III zum Local-Gütertarif des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, gültig vom 1/4. cr.

(499) **Königliche Ostbahn.** K. E.-D. Bromberg. a) Mit dem 1/4. cr. ist die Haltestelle Küdde für den Stückgutverkehr, nicht jedoch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

(677) b) Mit dem 1/4. cr. ist ein neuer Anhang zum Localgütertarif herausgegeben an Stelle des bisherigen Anhangs, welcher Verbandsätze zwischen der Marienburg-Mlawkaer und Ostbahn enthielt; dieser neue Anhang enthält:

1. Frachtsätze zwischen Station Tilsit und Insterburg der Tilsit-Insterburger Bahn einerseits und Stationen des Directionsbezirks Bromberg andererseits.
2. Ausnahmetarifsätze zwischen Memel einerseits und Stationen des Directionsbezirks Bromberg andererseits.

(776) c) Mit dem 16/4. cr. tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif in Kraft, derselbe enthält:

1. Bestimmung über die Abgabe der Strecke Cüstrin-Frankfurt a/O an die Eisenbahn-Direction Berlin.
2. Eröffnung der Personenhaltestelle Küdde für den Stückgutverkehr.
3. Neuer Tarif für Nebengebühren.

(679) **K. E.-D. Köln (rechtsrh.).** Nachtrag II vom 1/4. 82 zum Localtarif der Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinischen), enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs und des Kilometerzeigers, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs C (Eisenerz) für den Verkehr mit den Stationen Mengede und Metelen. Preis 0,10 ℳ.

Saal-Eisenbahn. Nachtrag X gültig vom 1/4. cr. zum Tarife vom 1/11. 77 für den Localverkehr. Enthaltend: 1. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften. 2. Ergänzung des Nebengebührentarifs.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Die nach Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil 1 ab 15/4. cr. gültigen Berichtigungen des Nachtrags I und Ergänzungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands traten mit gleichem Tage auch für den diesseitigen Local-Gütertarif in Kraft.

(167) **Böhmische Westbahn.** Mit 1/5. 82 ist zum Localtarif für den Personen- und Gepäckverkehr v. 1/10. 76 der Nachtrag II

in Kraft getreten. Derselbe enthält theils geänderte Kilometerentfernungen, theils geänderte Fahr- und Transportpreise von der Station Dobrichovic.

Oesterreichische Nordwestbahn. Aufhebung des combinirten Tarifes und des Betriebsreglements der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Nachtrag I zum Theil II der vom 1/9. 81 gültigen Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen. Enthält Aenderung der Lagergeldbestimmungen für explodirbare Güter und Einführung der Ausnahmetarife V und VI. Gültig vom 1/4. 82.

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. Localgütertarif Theil II vom 15/5. 82, enthaltend besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie für die mit diesem Transporte im Zusammenhang stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen.

Hierdurch treten das Reglement und die allgemeinen Tarife vom 1/10. 76 sammt allen Nachträgen ausser Kraft.

II.

(762) **Badisch-Bayerischer Güterverkehr.** I. Nachtrag zu dem Transittarif für den Mannheim-Bayerischen Güterverkehr vom 1/2. 82, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Mehltransporte, welche mit Bestimmung nach Antwerpen, Rotterdam oder London ab bestimmten Bayerischen Stationen nach Mannheim (Bad. B.) befördert werden. Gültig vom 15/4. 82. Gratis. (Bad.)

Bayerisch-Pfälzischer Transittarif für Ludwigshafen vom 1/2. 82. I. Nachtrag vom 15/4. 82. (Pfälz. E.)

(619) **Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr.** Mit Gültigkeit vom 1/4. 82 ab ist die Station Münchberg der Bayerischen Staatsbahn in den im rubricirten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 2c für lange Nadelholzstämme in rohem Zustande einbezogen werden. (Sächs. Stsb.)

(685) Für Erztransporte von Ranna und Neuhaus nach Station Schwarzenberg der Sächsischen Staatsbahn bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief auf einem Wagen gelangen in demselben Verkehre vom 1/4. 82 ab die ermässigten Frachtsätze von

0,69 *M.* pro 100 kg für Ranna,
0,70 „ „ „ „ „ Neuhaus

unter der Bedingung zur Anwendung, dass zu fraglichen Transporten Bayerische und Sächsische Kohlen- oder andere leer nach Sachsen zurückgehende Wagen Verwendung finden. (Sächs. Stsb.)

(423) **Bergisch-Märkisch-Belgischer Verkehr.** Tarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen vom 15/10. 81. Einführung des I. Nachtrags. (Berg.-Märk.)

(678) **Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband.** Nachtrag XIX zum Gütertarif und Nachtrag VII zum Vieh- etc. Tarif. Gültig vom 1/4. 82.

Nachtrag XIX enthält bereits früher publicirte Tarifänderungen etc., Berichtigungen des Tarifnachtrags XVIII, ferner Erhöhung der bisherigen Ausnahmesätze für unbearbeitete Bruchsteine und Steinschrotten ab Oker, Goslar und Harzburg nach Berlin zum 10/4. cr.

Nachtrag VII zum Vieh- etc. Tarif enthält die in der letzten Generalconferenz Deutscher Eisenbahnverwaltungen resp. im Tarifverbande beschlossenen Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie bereits früher publicirte Aenderungen des Kilometerzeigers. (Berl.-Anh.)

(749) **Berlin-Sächsischer Verband.** Für den Transport von Eisen und Stahl des Specialtarifs II im directen Verkehre von Zwickau nach Berliner Bahnhöfen und Berliner Ringbahnstationen ist eine Frachtvergünstigung in der Weise eingeführt worden, dass Denjenigen, welche in der Zeit vom 1/4. bis 31/12. 82. mindestens 1 000 000 kg dieser Artikel zur Beförderung bringen, am Jahresschluss gegen Vorlegung der Originalfrachtbriefe 14 *M.* pro Wagenladung à 10 000 kg vergütet werden. (Sächs. Stsb.)

(715) **Deutsch-Russischer Verband.** 1. Vom 1/4. 82 wird die Station Treppenhof der Riga-Dünaburger Eisenbahn mit denselben Sätzen wie Creuzburg, Station der Riga-Dünaburger Eisenbahn, in den Verband aufgenommen.

(626) 2. Mit dem 1/4. cr. tritt der 14. Nachtrag zum Verbandtarif in Kraft. Derselbe enthält: a) Aufnahme der Station Alt-Chemnitz der Sächsischen Staatsbahn für den Transport von Getreide.

b) Aufnahme der Station Cöthen (E.-D. Magdeburg) in demselben Verkehrsumfange wie Cöthen (B. A. B.).

c) Einführung ermässigter Frachtsätze für grobe Gusseisenwaaren im Verkehr mit Zarizyn.

d) Aufnahme der Station Cassel (Ober- und Unterstadt), Hannover (Nordbahnhof) und Linden-Fischerhof in den Anhang II für den Transport von Locomotiven etc.

e) Aufnahme der Stationen Lisky, Puchowo und Saguny Koslow-Woronesch-Rustower Eisenbahn und Slaviansk der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn für Eiertransporte im Verkehr mit Berlin, Bremen, Hamburg, Leipzig. (K. E.-D. Bromberg.)

Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

(486) Nachtrag VII v. 1/4. 82 zum Gütertarife v. 15/5. 80, enthaltend: I. Ergänzung des Vorworts. II. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Roheisen etc.).

(727) Für den Transport von Roheisen in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen im Verkehre von Wallwitzhafen nach Pilsen und Pilsenetz der Kaiser Franz-Josefbahn sind v. 1/4. 82 ab in demselben Verbande folgende Ausnahme-Frachtsätze eingeführt worden:

Von Wallwitzhafen nach Pilsen loco und Pilsenetz 0,88 *M.*
„ „ „ Pilsen trans. 0,86 *M.*

pro 100 kg. (Sächs. Stsb.)

Hannover-Rheinischer Verband.

(636) Nachtrag 10 v. 1/4. 82 zum Gütertarife v. 1/6. 78.

Aufhebung von Tarifsätzen. Einbeziehung neuer Verbandsstationen und Einführung anderweiter Tarifsätze. Tarifsätze für die Station Georgs-Marien-Hütte der Georgs-Marien-Hütte Eisenbahn. (Ha)

Mitteldeutscher Verband. Nachtrag XI zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/3. 80, giltig v. 10/4. 81 ab, enthaltend Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und zu den allgemeinen Tarifvorschriften. (Thür.)

Norddeutscher Verband.

(593) Nachtrag 16 v. 1/4. 82 zum Gütertarife v. 1/1. 78.

Aufhebung von Tarifsätzen.

Anderweite Tarifkilometer und Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr mit den Stationen Kreiensen und Ringelheim der Braunschweigischen Eisenbahn sowie für den Verkehr der Stationen Grauhof, Othfresen und Ringelheim der Hannover-Altenbekener Eisenbahn mit Stationen der Aachen-Jülicher etc. Eisenbahn.

Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Station Mattierzoll der Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und den Stationen Brakel und Driburg andererseits.

Ausnahmetarif für rohe Steine im Verkehr von Station Guxhagen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. (Ha)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband.

Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif v. 1/12. 81, giltig v. 1/4. 82 ab, enthaltend Tarifsätze für Station Lichtenberg der Berliner Ringbahn. (Thür.)

(659) **Ostdeutsch-Böhmischer Verbands-Gütertarif.** Theil II, Heft 1 v. 1/5. 80.

Güter des Specialtarifs III in Sendungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden zwischen Jicin und Brieg zum Satze von 0,99 *M.* und zwischen Nimburg und Brieg zum Satze von 1,05 *M.* pro 100 kg befördert. (Oberschles.)

Pfälzisch - Württembergischer Gütertarif v. 1/5. 82. (Preis 80 ₰.) (Pfälz. E.)

(653) **Preussisch-Bayerischer Verband.**

Mit dem 1/4. cr. treten zwischen einzelnen Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg und der Bayerischen Staatsbahnen ermässigte Sätze des Specialtarifs III in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

Preussisch-Oberschlesischer Verband.

(720) 1. Mit dem 15/4. cr. tritt der II. Nachtrag zum Tarifheft in Kraft. Derselbe enthält:

a) Anderweite Fassung der besonderen Bestimmung No. 2 des Titelblatts zum Kilometerzeiger im Haupttarif.

b) Einführung directer Sätze zwischen Stettin B. F. E. und Döllens-Radung etc.

c) Einführung neuer directer Sätze zwischen einzelnen Haltestellen der Oberschlesischen Eisenbahn und Stationen der Strecke Neuenhagen - Vietz des Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg.

d) Erweiterung des Ausnahmetarifs für Flachs (gebr. und Hanf).

e) Ermässigung der Frachtsätze für Holz zwischen Alt-Boyen und Berlin.

f) Aenderung von Stationsnamen.

g) Berichtigungen.

(484) 2. Vom 16/4. cr. werden die Sätze von Breslau Stadtbahnhof und Mochbern der Rechte - Oderufer Eisenbahn um 0,14 *M.* pro 100 kg für Eilgut und 0,07 *M.* pro 100 kg der übrigen Classen und des Ausnahmetarifs für Getreide erhöht. (K. E.-D Bromberg.)

(585) **Rheinischer Nachbar-Güterverkehr.**

Nachträge II v. 1/4. 82 zu den Heften 1—6, enthaltend:

1. Aufnahme der Stationen Niederbreisig des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Würselen der Aachen-Jülicher Eisenbahn.

2. Frachtsätze des Ausnahmetarifs C für den Verkehr mit den Stationen Mengede und Metelen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), Sötenich des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn.

3. Instradirungsänderungen, welche jedoch mit der Einschränkung in Kraft treten, dass die bisherigen Instradirungs-

routen im Falle bezüglicher Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe bis auf Weiteres noch benutzt werden.

Soweit die in den Nachträgen enthaltenen Druckfehlerberichtigungen Erhöhungen der bestehenden Tarifsätze in sich schliessen, treten dieselben erst mit dem 1/5. d. J. in Kraft. (Köln rechtsrh.)

(766) **Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Baseler Verkehr.** Nachtrag III v. 15/4. 82 zum Gütertarif v. 1/4. 81, enthaltend: Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Grösbeck und Nymegen des Eisenbahn - Directionsbezirks Köln (linksrheinisch, sowie ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von neuen Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungs-Gegenständen. (Preis 10 ₰.) (Köln rechtsrh.)

(596) **Rheinisch - Westfälisch- und Hannover - Elsass - Lothringisch-Luxemburgischer Verkehr.**

Nachtrag II v. 1/4. 82 zu Heft 1 des Gütertarifs v. 1/4. 81, enthaltend:

Kilometerzeiger bezw. Frachtsätze für die Stationen Grösbeck und Nymegen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch). (Preis 0,10 ℳ) (Köln rechtsrh.)

(623) **Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Baseler Verkehr.** Nachtrag II v. 1/4. 82 zum Tarif v. 1/9. 81, enthaltend:

Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn. (Gratis.) (Köln rechtsrh.)

(648) **Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.**

Am 1/4. d. J. ist zu dem Gütertarif das Tarifheft 5 in Kraft getreten, enthaltend:

Kilometerzeiger und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits. (Preis 0,10 ℳ) (Köln rechtsrh.)

(649) **Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Güterverkehr.** Am 1/4. d. J. ist das Tarifheft 5 in Kraft getreten, enthaltend:

Kilometerzeiger und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn andererseits. (Preis 0,10 ℳ) (Köln rechtsrh.)

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Verband.

(627) Nachtrag 8 v. 1/4. 82 zum Gütertarife v. 1/6. 78.

Specielle Tarifvorschriften. Ergänzung des Kilometerzeigers. Anderweite Entfernungen für die Stationen der Aachen-Jülicher Bahn. Tarifsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen Diepholz, Hemelingen, Lemförde und Rheine. Anderweite Frachtsätze für die Stationen Halle Th., Cösfeld und Gronau, zwischen Leipzig und Leer, sowie zwischen Offenbach und Cassel. Berichtigungen. (Ha)

(728) **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband.**

Nachtrag XIII v. 15/4. resp. 1/5. 82 zum Gütertarife v. 1/11. 78, enthaltend: I. Specielle Tarifvorschriften. II. Aenderung bezw. Ergänzung der Schnittpunkt-Tarife und Stations-Tariftabellen. III. Veränderte bezw. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches. IV. Aufnahme neuer Stationen. V. Frachtsätze für den Transitverkehr der Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Reitzenhain und Tetschen. VI. Ausnahme-Frachtsätze für Schwefelkies-Transporte. VII. Ausscheidung von Stationen der vormaligen Köln - Mindener und Westfälischen Eisenbahn. (Sächs. Stsb.)

(341) **Rumänisch - Galizisch - Deutscher Verbands-Gütertarif** v. 1/1. 80.

Nachtrag IV zum Theil II, Heft 2, giltig v. 1/4. 82, enthaltend:

1. Ausnahmetarif für Kaffee, Reis, Colonialwaaren und Farbhölzer.

2. Neue directe Sätze für den Verkehr zwischen Dzieditz und Bielitz-Biala einerseits und Stettin bezw. Swinemünde andererseits.

3. Druckfehlerberichtigung. (Preis 0,10 ℳ) (Oberschles.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreidetarif v. 1/1. 80.

(658) 1. IV. Nachtrag zum Tarifheft 2, giltig v. 1/4. 82, enthaltend:

Directe Sätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie Oelsaaten zwischen den Stationen Dzieditz der K. F. N. B. und R. O. U. E., sowie Bielitz-Biala der K. F. N. B. einerseits und den Stationen Stettin und Swinemünde andererseits. (Preis 0,03 ℳ)

(708) 2. Mit dem 10/4. cr. sind für den Transport von Getreide, Oelsaamen und Hülsenfrüchten für folgende Relationen die dabei angegebenen Frachtsätze in Kraft getreten:

Brody loco und transito-Berlin:
0,10 fl. Oe. W., 107,3 Kopeken und 1,61 ℳ
Podwoloszyska loco und transito-Berlin:
0,10 fl. Oe. W., 125 Kopeken und 1,61 ℳ
pro 100 kg. (Oberschles.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

(628) Im obigen Verbande sind am 1/4. 82 neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 a (Europäisches Bau- und Nutzholz) und 6 b (lange Nadelholzstämme) für den Verkehr zwischen den Stationen Kaaden-Brunnersdorf und Klösterle der Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und den Sächsischen Stationen Annaberg und Buchholz andererseits in Kraft getreten. (Sächs. Stsb.)

(732) Am 25/4. 82 gelangten in demselben Verbande folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a (Europäisches Bau- und Nutzholz) und 6 b (lange Nadelholzstämme) zur Einführung:

Zwischen Erdweiss und Suchenthal einerseits und Riesa andererseits:

Ausnahmetarif 6 a 1,74 ℳ,
" 6 b 1,69 "
pro 100 kg. (Sächs. Stsb.)

(799) **Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Für die Beförderung von Grossvieh (Rindvieh etc) zwischen Görlitz (Sächsische Staatsbahn) und Heidelberg via Hof-Würzburg ist v. 21/4. 82 ab ein directer Frachtsatz von 14,90 ℳ pro Quadratmeter eingeführt worden. (Sächs. Staatsb.)

(634) **Schlesisch-Sächsischer Verbandstarif** für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere. Nachtrag I v. 1/4. cr. gültig.

(732) **Schlesisch-Süddeutscher Verband-Gütertarif** vom 1/5. 78.

Mit dem 1/4. cr. sind für den Verkehr zwischen Station Bromberg der O. S. E. einerseits und Bamberg, Erlangen, Kempten, Lichtenfels und Schweinfurt, Stationen der Bayerischen Staatsbahn andererseits, ferner zwischen Thorn O. S. einerseits und Schweinfurt andererseits ermässigte Sätze des Specialtarifs III in Kraft getreten. Dieselben sind von Bromberg und Thorn, Stationen des Directionsbezirkes Bromberg, aus dem Preussisch-Bayerischen Verbande übertragen worden. (Oberschles.)

(711) **Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband.** Nachtrag V zum Verbandstarif Theil III.

Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/4. 80. Gültig v. 10/4. 82. Enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. (Berlin-Anhalt.)

(666) **Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.**

Am 1/4. 82 sind im obbezeichneten Verbande directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Finsterwalde und Station Bischheim der Sächsischen Staatsbahn zur Einführung gelangt. (Sächs. Staatsb.)

(750) **Stettin - Märkisch - Schlesischer Verbands - Gütertarif.** 2. Berichtigungsblatt v. 16/4. bezw. 1/6. cr. ab gültig.

(743) **Südostpreussischer Verband.**

Mit dem 12/4. tritt ein provisorischer Nachtrag in Kraft, welcher neue Tariftabellen für den Verkehr mit Pillau enthält. (K. E.-D. Bromberg.)

Südwestdeutscher Verband. Tarif v. 1/10. 81.

Zu Heft 1 ist Nachtrag 5 v. 15/3., enthaltend Ausnahmetarifsätze und Berichtigungen, ausgegeben worden. (Gratis.)

Zu Heft 3 ist Nachtrag 2, enthaltend theilweise geänderte Vorschriften, ausgegeben worden. (Gratis.)

Zu Heft 4 ist Nachtrag II, enthaltend theilweise geänderte Entfernungen, ausgegeben worden. (Gratis.)

Zu Heft 5 ist Nachtrag 4, enthaltend Ausnahme-Tarifsätze für Station Maizières und Berichtigungen, ausgegeben worden. (Gratis.) (E.-L.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Reexpeditionstarif für den Transport roher Baumwolle von le Hâvre bezw. Amanweiler Grenze und Alt-Münsterol Grenze nach Südbadischen Stationen v. 15/2. 82. (Gratis.) Hierdurch ist der gleichnamige Tarif v. 1/9. 81 aufgehoben. (E.-L.)

(705) **Südwestdeutscher Verbandsgütertarif** v. 1/10. 81. I. Nachtrag zu den Entfernungstabellen und besonderen Frachtsätzen des 8. Hefts (Badisch-Pfälzischer Verkehr), enthaltend: einen Ausnahmetarif (6) für Cementtransporte ab Ludwigshafen, Aenderungen in dem Ausnahmetarif (36) für Eisenartikel der Specialtarife I und II. (Badische Staatsb.)

(481) **Thüringisch - Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.**

Nachtrag VII v. 1/4. 82 zum Gütertarife, Theil II, v. 1/4. 80, enthaltend: I. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze. II. Aufhebung von Frachtsätzen.

Nachtrag V v. 1/4. 82 zu Theil III desselben Gütertarifs, enthaltend: Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze. (Sächs. Stsb.)

(652) **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.**

Am 1/4. 82 wurde für den Transport von Eichenrinde bei Auflieferung in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Nagy-Tapolcsany und Plauen i/V. (unterer Bahnhof) ein directer Frachtsatz von 2,20 ℳ pro 100 kg eingeführt. (Sächs. Staatsb.)

III. A. 1.

(734) **Berlin-Hamburg etc. mit Lübeck-Büchen etc.**

Nachtrag VII v. 11/4. 82 zum Gütertarif v. 1/4. 78, enthaltend: Ergänzung des Vorworts, Aenderung bezw. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lübeck einerseits und den Stationen Fehrbellin und Neu-Ruppin der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn andererseits, Einbeziehung der Station Wandsbeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn

in den directen Verkehr mit Berlin-Hamburger Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen. [Preis 0,05 ℳ] (Lüb.-Büch.)

(350) **Staatsbahnverkehr.**

a) Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Hannover. Gütertarif v. 1/4. 82. (Preis 2,00 ℳ)

b) Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Hannover und Oldenburg. Gütertarif v. 1/4. 82. (Preis 1,50 ℳ)

c) Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Köln (linksrheinisch) und Hannover. Gütertarif v. 1/4. 82. (Preis 1,50 ℳ)

d) Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Hannover. Gütertarif v. 1/4. 82. [Preis 1,50 ℳ] (Ha.)

(560) **Staatsbahnverkehr.**

Einführung directer Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Magdeburg, Berlin und Bromberg andererseits. (Berg.-Märk.)

Korschener Transitverkehr. Für Cöthen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg gelten dieselben Sätze wie für Cöthen der Berlin-Anhalter Bahn. (K. E.-D. Bromberg.)

III. A. 2.

(535) **Main-Weser-Oberhessischer, Main-Neckar-Oberhessischer, Nassau-Oberhessischer, Frankfurt-Bebra-Oberhessischer, Oberhessisch-Hessischer, Oberhessisch-Pfälzischer, Main-Weser-Frankfurt-Bebraer Verkehr.**

Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen etc., enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften. [0,05 ℳ] (Oberhess.)

III. B. 2.

Ungarischer Eisenbahnverband (Theil II Heft VIII).

Tarif für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern im gegenseitigen Verkehre zwischen Stationen der Ersten Siebenbürger, Alföld-Fiumaner, Arad-Temesvarer und Arad-Körösthal Eisenbahn.

(Theil II Heft IX.) Tarif für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern im gegenseitigen Verkehre zwischen Stationen der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Ersten Siebenbürger, Arad-Temesvarer und Arad-Körösthal Eisenbahn. (Ungar. Staatsb.)

III. C. 2.

(805) **Sächsische Staatsbahn, Oesterreichische Staatsbahn und Alföld-Fiumaner Eisenbahn.**

Für Zwiebelsendungen bei Aufgabe resp. Frachtzahlung von 10 000 kg pro Wagen von Szegedin (Oesterr. Staatsbahn und Alföld-Fiumaner B.) nach Dresden-Elbkai ist mit 21/4. 82 ein directer Frachtsatz von 4,60 ℳ pro 100 kg zur Einführung gelangt. (Sächs. Stsb.)

III. D.

Belgisch-Südwestdeutscher Gütertarif, Heft Va, I. Nachtrag vom 1/5. 82, Preis 10 ₰, Heft Vb I. Abtheilung, II. Nachtrag v. 1/5. 82, Preis 20 ₰. (Pfälz. E.)

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Der Artikel Weissblech ist aus Specialtarif I nach II versetzt worden. Einführungstermin 20/3. 82. Betrifft Heft I v. 1/3. 79. (E.-L.)

Belgisch-Schweizerischer Verkehr. Heft I und II v. 1/6. 81. Heft III v. 1/7. 81. Heft IV v. 15/11. 81. Mit Gültigkeit v. 1. und 10/3. sind in der Waarenclassification verschiedene Aenderungen eingetreten. (E.-L.)

(635) **Deutsch-Italienischer Güterverkehr.** Die Station Bologna ist v. 1/4. 82 ab in den Ausnahmetarif 28 (Garn etc.) aufgenommen.

Der Schnittfrachtsatz Bologna-Peri transit beträgt 14,86 Frcs. pro Tonne. (Köln rechtsrh.)

Englisch-Südwestdeutscher Gütertarif, Heft V, II. Nachtrag v. 1/5. 82, Preis 5 ₰. (Pfälz. E.)

Directer Transittarif für Frachtgüterbeförderung zwischen Stationen der **Französischen Nordbahn und Westbahn einerseits und Basel andererseits** via Alt-Münsterol und Delle. Nachtrag I, einige Declassificationen enthaltend, ist am 15/2. 82 in Kraft getreten. (E.-L.)

Französisch-Rumänischer Güterverkehr. Am 15/3. 82 ist der Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Französischen Ostbahn, der Nordbahn und der Westbahn einerseits, und Bukarest, Station der Kgl. Rumänischen Eisenbahn, zur Einführung gelangt. Preis 40 ₰. (E.-L.)

(778) Die Station **Wageningen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn** ist v. 20/4. 82 ab in den directen Güterverkehr mit Stationen des **Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch)** via Emmerich aufgenommen. (Köln rechtsrh.)

Oesterreichisch-Ungarischer und Süddeutsch-Französischer Verband. Tarif v. 15/7. 81. Zu den Heften II und III (Verkehr mit Deutschland) sind Druckfehlerberichtigungen herausgegeben worden. Gratis. (E.-L.)

IV.

(745) **Basaltsteine.** Für die Beförderung von Basaltsteinen in Wagenladungen von 10 000 kg von Station Obercassel bei Bonn nach den Stationen Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn via Wesel kommen fortan die ermässigten Ausnahmefrachtsätze von 0,50 ℳ resp. 0,46 ℳ pro 100 kg zur Anwendung. (Köln rechtsrh.)

(647) **Borke.** Aufnahme der Stationen Broich und Mülheim a. d. Ruhr in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Borke im Verkehr zwischen Bergisch-Märkischen Stationen und Paris [La Chapelle]. (Berg.-Märk.)

(540) **Braunkohlen, Böhmische-,** von Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Oesterreichischen Staatsbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Pilsen-Priesener Bahn nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund.

Nachtrag IV v. 1/4. 82 zum Tarife v. 1/1. 81 enthaltend: Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze und neues Zechen-Bahnfrachtenverzeichniss der Aussig-Teplitzer Bahn. (Sächs. Stsb.)

(305) **Getreide, Holz etc.** Gemeinschaftlicher Tarif für Getreide, Holz etc. zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und Stationen der O. S. E. v. 1/1. 78. Die in dem v. 15/6. 78 ab gültigen Nachtrage II zum nebenbezeichneten Tarife für die Relation Olmütz-Leipzig enthaltenen Frachtsätze finden v. 1/4. 82 ab auf den Verkehr zwischen den Stationen Olmütz M. S. C. B. und Leipzig S. St. B. nicht mehr Anwendung. (Oberschles.)

Getreide. Der Ausnahmetarif für den Transport von Getreide im Nordungarisch-Süddeutschen Verkehr v. 15/9. 81 ist am 15/2. 82 ausser Kraft gesetzt. (E.-L.)

(562) **Holz.** Die Station Eichhofen der Bayerischen Staatsbahn ist v. 1/4. 82 ab mit directen Frachtsätzen in den v. 1/1. 81 ab gültigen Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehr aufgenommen. (Köln rechtsrh.)

(731) **Kalksteine.** Die im Local-Gütertarife (Theil II) für den Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch), sowie die in den Heften 2, 3 und 4 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr v. 1/9. 81 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs D für Kalksteine, deren Aufhebung unterm 15/2. 92 publicirt war, bleiben noch bis Ende d. J. in Kraft. (Köln rechtsrh.)

(690) **Kokes.** Für Kokessendungen von den Stationen Bochum Rh., Herne K. M. und Herne W. nach den Oesterreichischen Stationen Unzmarkt, Leobersdorf loco und trans. sowie Triestinghof sind am 10/4. 82 ermässigte resp. neue Frachtsätze in Kraft getreten. (Köln rechtsrh.)

(537) **Kokes.** Einführung neuer bezw. ermässigter Sätze für die Beförderung von Coaks von Bochum, Bochum-Riemke und Herne nach Stationen der Kaiserin Elisabeth-, Kronprinz Rudolf- und Niederösterreichischen Staatsbahn. (Berg.-Märk.)

Kohlen. Provisorischer Specialtarif für die Beförderung von Kohlen, Kokes und Briquets von Belgischen nach Badischen Stationen v. 15/3. d. J. ist zur Einführung gelangt. Gratis. (E.-L.)

(691) **Kohlen.** Am 1/4. cr. ist zum Ausnahmetarif B v. 1/7. 81 für den Local-Kohlenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) sowie zu den Heften 1—3, 5 und 6 des Tarifs für den Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehr je ein Nachtrag (II, II, II, III, I und I) in Kraft getreten. Preis 0,10 ℳ

Diese Nachträge enthalten — ausser Aenderungen zum Zechen- etc. Verzeichniss sowie Berichtigungen von Druckfehlern — anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Zechen Hannover I und II und Massen im Verkehre nach verschiedenen Stationen, ferner neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die Zechen Alma und Rhein-Elbe ab Gelsenkirchen und für die Kokerei Ostermann ab B. Riemke und Herne K. M. nach Stationen der Aachen-Jülicher Bahn, endlich neue Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) nach Station Niederbreisig K. l., von Stationen der Aachen-Jülicher Bahn nach Dürscheven und Niederbreisig K. l. sowie von Station Eving D. G. E. nach den Stationen Büderich K. r., Burscheid und Hilgen B. M., Dürscheven und Niederbreisig K. l.

Soweit die in den Nachträgen enthaltenen Berichtigungen Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in sich schliessen und diese Erhöhungen nicht bereits früher publicirt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15/5. 82 in Kraft; bei welchen Frachtsätzen dieses der Fall, geht aus dem Inhalt der Nachträge hervor. (Köln rechtsrh.)

(598) **Salz.** Verkehr zwischen Linden (Fischerhof und Küchengarten) einerseits, Oels-Gnesener und Posen-Creuzburger Stationen andererseits.

Ausnahmetarif für Salz v. 1/4. 82. Preis 0,10 ℳ (Ha.)

Steine. Specialtarif für die Beförderung von rohen Steinen zwischen Stationen der Prinz Heinrichbahn und Holländischen Stationen v. 1/9. 81. Die Stationen Geldermalsen und Vught der Niederländischen Staatsbahn sind mit Gültigkeit v. 13/3. 82 in den Tarif aufgenommen worden. (E.-L.)

(453) **Steinkohlen.** Ermässigte Sätze für die Beförderung von Kohlen ab Zeche Hannover I nach Bayerischen Stationen. (Berg.-Märk.)

(640) **Steinkohlen.** Nachtrag III zum Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn v. 15/11. 80. Gültig v. 1/4. 82.

Nachtrag III zum Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn vom 15/11. 80. Gültig v. 1/4. 82.

Enthaltend: I. die Prolongation der im Theil II des Haupttarifs und Nachtrags II aufgeführten Frachtsätze nach den Stationen der Berlin-Anhaltischen und Berlin-Dresdener Bahn, des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, der Berlin-Blankenheimer Bahn und der Königlichen Eisenbahndirection Hannover; II. die Ermässigung der im Haupttarif, Theil II, aufgeführten Frachtsätze für Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) ab 10/3. 82. (Berlin-Anhalt.)

Steinkohlen etc.

a) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze im Verkehre mit der Bergisch-Märkischen Bahn v. 1/8. 79. Die Frachtsätze im Verkehre mit der Prinz Heinrichbahn für Roheisen und Eisenerze sind am 1/3. 82 aufgehoben worden. Soweit die bisherigen Sätze billiger sind, bleiben dieselben noch bis zum 10/4. 82 in Kraft.

b) Ausnahmetarif für Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerzen v. 1/8. 79. Verkehr mit der Köln-Mindener Eisenbahn. Wie bei a.

c) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerzen v. 1/8. 79. Verkehr mit der Köln-Mindener Eisenbahn. Wie bei a.

d) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerzen v. 1/8. 79. Verkehr mit der Rheinischen Eisenbahn. Wie bei a. (E.-L.)

(615) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks von Stationen der O. S. E. nach Stationen der Berlin-Hamburger, Paulinenaue-Neuruppiner und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn v. 1/4. 82.

Durch diesen Tarif wird der Tarif für die directe Beförderung von Oberschlesischen Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Hamburger etc. Bahn v. 1/3. 77 ausser Kraft gesetzt. Gratis. (Oberschles.)

(437) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif der Oberschlesischen und Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen und Kokes v. 1/8. 74. Nachtrag XII, vom 1/4. 82 gültig, enthaltend: 1. Theilweise ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Berliner Ringbahn etc.; 2. Prolongation der bis 31/3. 82 gültigen Frachtsätze des Nachtrags VIII und X bis auf Weiteres; 3. Ergänzungen und Berichtigungen. Gratis. (Oberschles.)

(654) **Steinkohlen.** Die Station Bruch K. r. ist v. 1/4. 82 ab mit directen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif v. 1/7. 81 für die Beförderung von Steinkohlen in Sendungen von mindestens 100 000 kg nach Eschweiler, Eschweiler-Aue, Rothe Erde und Stolberg aufgenommen.

(655) Nachtrag II v. 1/4. 82 zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen v. 20/10. 81 von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., enthaltend: Ergänzungen und Berichtigungen des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien, neue Frachtsätze für Liblar, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie die bereits am 1/2. 82 in Kraft getretenen ermässigten Frachtsätze für die Zeche Massen etc. nach verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. Preis 0,10 ℳ. (Köln rechtsrh.)

(539) **Zucker.** Exporttarif No. 448 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Pilé-Zucker bei Aufgabe in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder hierfür zahlend von Böhmischen Stationen nach Marseille (Joliette) via Romanshorn-Genf. Giltig v. 20/12. 81 bezw. v. 1/4. 82 (Buschtêhrad.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Am 1. Juni 1882 treten zu Theil II und III des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Tarifes** die Nachträge I in Kraft und können Exemplare derselben durch die Verbands-Stationen bezogen werden. Die Nachträge enthalten u. A. neue, bez. abgeänderte Frachtsätze der Ausnahme-Tarife No. 3, 5 a und b, 6, 7, 10, 11 und 12. Dresden, am 13. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (947)

Depuis le 1. Mars dr. il a été mis en vigueur le 1. Supplément au tarif Belge-Rhénan-Westphalien du 15. Octobre 1881, pour le transport des locomotives, tenders et autre materiel roulant de chemin de fer, ainsi que des animaux vivants. Ce supplément comprend, entre autre, la tarification de Liége-Longdoz avec Münster, Osnabrück, Quakenbrück et Rheine pour le transport de chevaux et animaux via Venlo-Visé. Liége, le 13. Mai 1882. Société anonyme de chemin de fer de Liége a Maestricht. (948)

Zu dem vom 1. Mai d. Js. ab gültigen **Gütertarife** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits gelangt am 1. Juni d. Js. der erste Nachtrag zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält:
1. Entfernungen für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Littfeld des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld, welche jedoch erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr zur Anwendung kommen, und Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin,
2. durchweg um 2 km ermässigte Entfernungen für die Station Altwasser und durchweg um 3 km erhöhte Entfernungen für die Station Waldenburg i/Schl.,
3. einige Berichtigungen.

Die Erhöhungen für den Verkehr mit der Station Waldenburg i/Schl. treten erst am 1. Juli d. Js. in Kraft. Exemplare des neuen Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen der Directions-Bezirke Elberfeld und Berlin käuflich zu haben. Elberfeld, den 12. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (949)

Am 1. Juni d. Js. tritt zu dem vom 1. Mai d. Js. ab gültigen **Gütertarif** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits der Nachtrag I in Kraft. Dieser Nachtrag enthält neben Entfernungen für die Station Littfeld, welche jedoch erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr zur Anwendung kommen, und verschiedenen Berichtigungen des Tarifs, auch Erhöhungen der Ausnahmefrachtsätze für Holz, Europäisches etc. des Specialtarifs II im Verkehr mit Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Diese erhöhten Ausnahmefrachtsätze kommen jedoch erst vom 1. Juli d. Js. ab zur Anwendung. Exemplare des neuen Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Bromberg käuflich zu haben. Elberfeld, den 12. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (950)

Am 1. Juli cr. tritt unter der Bezeichnung **Rheinisch-Westfälisch-Badischer Güterverkehr** ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und der Aachen-Jülicher Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft, welcher gegenüber den bestehenden Frachtsätzen neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen nachweisen wird.

Wann und zu welchem Preise die Tarifhefte zu beziehen sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden, bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau über die Höhe der künftigen Frachtsätze Auskunft.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. Der provisorische Gütertarif zwischen Rheinischen und Badischen Stationen vom 1. März 1878,
2. Der Ausnahmetarif 1 für metallurgische Erzeugnisse zwischen Rheinischen bezw. Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und den Badischen Stationen Basel, Constanz, Singen, Schaffhausen, Waldshut, Freiburg, Neuhausen und Triberg andererseits vom 15. Januar 1878,
3. Die Ausnahmetarife 3—9 für verschiedene Artikel zwischen Rheinischen Stationen einerseits und Badischen Stationen andererseits vom 15. April 1878,
4. Der Ausnahmetarif 10 für Trass zwischen den Rheinischen Stationen Andernach, Brohl, Kruft und Plaidt einerseits und Badischen Stationen andererseits vom 1. Juni 1878,
5. Der Ausnahmetarif 11 für Salz im Verkehre zwischen den Badischen Stationen Rappenau, Wimpfen, Jagstfeld und Offenau und den Rheinischen Stationen Düsseldorf, Kalk, Köln, Mülheim a/Rhein, Siegburg und Troisdorf vom 1. October 1878,
6. Der Ausnahmetarif 12 für Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungs-Gegenstände zwischen Rheinischen Stationen und den Stationen Heidelberg und Mannheim vom 15. Juni 1879,
7. Der Ausnahmetarif 13 für Bandagen, Radsätze und Federn für Eisenbahnwagen zwischen Rheinischen Stationen und der Badischen Station Neuhausen vom 1. November 1879,
8. Der Ausnahmetarif für Eisenbahnwagen und Räder zwischen der Rheinischen

Station Ehrenfeld und der Badischen Station Singen vom 10. April 1876,

9. Der Gütertarif zwischen Bergisch-Märkischen und Badischen Stationen vom 10. März 1879,

10. Der Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse zwischen Bergisch-Märkischen und Badischen Stationen vom 10. Januar 1880,

11. Die Ausnahme - Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen von Station Speldorf - Broich (Kohlenlager) der Rheinischen Eisenbahn nach Stationen der Badischen Bahnen vom 15. October 1879,

12. Die in den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Rheinischen, Köln - Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Badischen Staatsbahnen vom 1. Juni 1878 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Barmen, Barmen - Rittershausen, Dortmund, Duisburg, Elberfeld, Hagen, München - Gladbach, Müllfort und Solingen des Directionsbezirks Elberfeld, Bocholt, Düsseldorf K. M., Essen K. M., Ruhrort-Rhein und Wesel des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie Ehrenfeld, M. Gladbach und Neuss des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch),

13. Der provisorische Rheinisch-Pfälzisch-Badische Tarif vom 1. März 1878,

14. Der Saarbrücker-Badische Tarif vom 1. Juni 1879,

15. Die in dem vom 1. Juni 1879 ab gültigen Heft 11 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. März 1878 und Nachtrag I vom 25. October 1879 enthaltenen Frachtsätze für Station Coblenz der Nassauischen Bahn,

16. Der Gütertarif zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Badischen Stationen andererseits vom 15. October 1878,

17. Der Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Badischen Stationen andererseits vom 10. Januar 1880,

18. Die in den Heften 155 und 164 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. August 1878 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Badischen Stationen einerseits und Stationen der Bergisch - Märkischen Bahn andererseits,

19. Der provisorische Tarif für Mannheim vom 1. Juni 1881,

20. Die Frachtsätze für Basel im provisorischen Rheinisch - Westfälisch - Baseler Gütertarif vom 15. Januar 1881 bezw. im Rheinisch - Westfälisch und Hannover-Baseler Gütertarif vom 1. September 1881 bezüglich ihrer Anwendung auf die vor Basel gelegenen Badischen Stationen.

Es bleiben jedoch noch bis auf Weiteres in Gültigkeit die Frachtsätze der nunmehr zum Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover gehörigen Stationen Ahlen, Beckum, Bielefeld, Brackwede, Detmold, Gütersloh, Herford, Lage, Löhne, Oelde, Rheda und Salzuflen des Köln-Minden-Bergisch-Märkisch - Badischen Gütertarifs vom 15. October 1878 resp. des Ausnahmetarifs für metallurgische Erzeugnisse vom 10. Januar 1880.

Die Frachtsätze des neuen Tarifs für die Stationen Immendingen, Mengen, Mühlacker, Pfullendorf, Sigmaringen und Villingen der Badischen Staatseisenbahnen finden gleichzeitig Anwendung auf Transporte für die gleichnamigen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen. Köln, den 13. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (951)

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. Juni l. J. tritt ein Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Kohle und Coaks nach den Stationen der K. K. p. Eisenbahn Wien-Aspang via Halbstadt-Chotzen-Wien (Staatsbahnhof) in Kraft.

Exemplare dieses Ausnahmetarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, erhältlich. (952 R M)

Verbands-Güterverkehr zwischen Lübeck-Büchener etc. und Berlin-Hamburger etc. Stationen. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. treten für die Beförderung von Stärke und Stärkefabrikate zum Export in Sendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen von den Stationen Berlin, Neustadt a/D. und Zernitz der Berlin-Hamburger Eisenbahn nach Lübeck, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, via Büchen directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe unsere hiesige Güterexpedition Auskunft giebt. Lübeck, den 15. Mai 1882. Die Direction der Lübeck - Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (953)

Südwestrussisch-Norddeutscher Verband. In dem vom 20. April a. St./2. Mai n. St. cr. giltigen Tarif des rubricirten Verbandverkehrs sind nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

1. Auf Seite 19 ist bei der Position: „Abfälle a) von der Gerberei" für die Strecken westlich ab Schnittpunkt für Sendungen à 10 000 kg der Specialtarif III anstatt II einzustellen.

2. Auf Seite 20 ist bei der Position: „Blechwaaren und Gefässe von Blech" ebenso wie dies auf Seite 23 sub s geschehen, für die Strecken östlich ab Schnittpunkt hinzuzufügen: „sperrig".

3. Auf Seite 23 ist bei der Position: „Eisen und Stahldraht mit Metallüberzug" für die Strecken westlich ab Schnittpunkt für Sendungen à 10 000 kg der Specialtarif II anstatt I einzustellen.

4. Auf Seite 28 ist bei den Positionen: „d) alle übrigen Europäischen Hölzer" und „e) Schiffsnägel" für die Strecken östlich und westlich ab Schnittpunkt hinter „Sp.-T. 3" nachzutragen: „resp. A.-T.".

5. Auf Seite 35 muss es bei Terpentin und Terpentinöl ebenso, wie dies auf Seite 27 für dieselben unter Harzen genannten Artikel angegeben, in der Classification heissen: „2. 3. A I. B" anstatt „3. 4. A I. B".

6. Auf Seite 36 ist bei der Position: Thon und Töpferwaaren ad „e) Retorten von Chamotte und Thon" in die Wagenladungs-Colonne für die Strecke östlich ab Schnittpunkt die Classe 3 nachzutragen.

7. Auf Seite 58 ist die nähere Bezeichnung „K. M." bei Osnabrück zu streichen.

8. Auf den Seiten 52 und 57 muss es bei Frankfurt a/O. heissen „(Eisenbahn - Dir. - Bez. Berlin)" anstatt „(Eisenbahn-Direct.-Bez. Bromberg)". Erstere nähere Bezeichnung ist bei derselben Station auch auf Seite 61, 66, 72, 78, 83, 89, 103, 110, 114, 119, 123, 127 und 141 nachzutragen.

9. Auf Seite 141/142 betragen die Marksätze für Brennholz:

Bei Bielefeld 1,79 anstatt 1,84.
„ Brackwede 1,80 anstatt 1,85.
„ Bremen 1,65 anstatt 1,83.
„ Bremerhafen 1,78 anstatt 1,97.
„ Geestemünde 1,78 anstatt 1,97.
„ Hamburg 1,60 anstatt 1,78.
„ Hannover 1,55 anstatt 1,81 u. 1,83.
„ Harburg 1,58 anstatt 1,75.

10. Auf Seite 94, 98 und 136 ist Magdeburg mit sämmtlichen Schnittsätzen zu streichen. Letztere treten am 1. Juli cr. neuen Styls ausser Kraft.

Bromberg, den 11. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (954 J)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Bei der Beförderung von Thee nach dem Ausnahmetarif II des Gütertarifs des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes tritt mit dem 1. Juni 1882 neuen Styls ein Reexpeditionsverfahren in der Weise ein, dass die nach St. Petersburg (Station der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn) bestimmten Sendungen bei zollamtlicher Einlagerung und gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes innerhalb sechs Monate vom Tage der Ankunft in St. Petersburg ab nach Moskau und Nischny-Nowgorod (Stationen der Nicolai-resp. Nischnyer Eisenbahn) zu derselben Fracht weiterbefördert werden, die zu erlegen gewesen wäre, wenn der Transport in St. Petersburg nicht unterbrochen worden.

Dasselbe Reexpeditionsverfahren findet auf die im Deutsch-Russischen Verkehr nach Moskau (Station der Nicolaibahn) direct oder im Wege der Reexpedition ab St. Petersburg beförderten Theesendungen bei ihrer Weiterbeförderung nach Nischny-Nowgorod (Station der Nischnyer Eisenbahn) Anwendung.

Die Reexpedition erfolgt nur in Wagenladungen à 5 000 kg und mehr. Nähere Auskunft hinsichtlich der Zollformalitäten wird Deutscherseits von den Verbandstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Königsberg i/Pr., Memel, Stettin und Swinemünde, welche directe Ausnahmetarifsätze für Thee haben, ertheilt werden. Bromberg, den 8. Mai 1882 Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (955 J)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Am 15. d. Mts. treten für den directen Güterverkehr zwischen den Verbandstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, Calau und Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, Peitz der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn, Breslau, Liegnitz und Waldenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Lübeck, Station der Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn andererseits neue Tarifsätze in Kraft, welche mit den für Hamburg unter dem 31. März dieses Jahres veröffentlichten, am 15. d. M. zur Einführung kommenden übereinstimmen.

Die bisherigen bezüglichen Sätze treten mit der Massgabe ausser Wirksamkeit, dass Erhöhungen erst mit dem 1. Juli d. J. Geltung erlangen.

Die Entfernungen für Lübeck sind um je ein Kilometer höher als die für Hamburg.

Ferner gelangen am 15. d. Mts. directe Tarifsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg der Neubaustrecke Hirschberg-Schmiedeberg zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbureau der Staatseisenbahn-Verwaltung hierselbst W. Köthenerstrasse No. 44. Berlin, den 12. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection Berlin als geschäftsführende Verwaltung. (956 J)

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Secundärbahnstrecke Hirschberg-Schmiedeberg, welcher noch besonders bekannt gemacht werden wird, treten für den Verkehr zwischen den Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg einerseits und diversen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisen-

bahn andererseits directe Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe unser Tarifbureau schon jetzt Auskunft ertheilt. Berlin, den 8. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (957 J)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Juli l. J. treten die Taxen des Gütertarifs für den Verkehr auf den Badischen Staatsbahnen vom 1. Februar 1878, insoweit dieselben für den Gütertransport zwischen Basel, Schaffhausen und Konstanz einerseits und Würzburg andererseits nach Einführung des Badischen Localtarifs vom 1. November 1881 beibehalten wurden, ausser Wirksamkeit. Karlsruhe, den 14. Mai 1882. General-Direction. (958)

Grand Central Belge. L'Administration du chemin de fer Grand Central Belge vient de mettre en vigueur une nouvelle édition des tarifs spéciaux P. V. Nos. 1 et 2 pour le transport des produits métallurgiques et des verres à vîtres entre ses stations du bassin de Charleroi et Bâle, par Vireux. Bruxelles, le 14. Mai 1882. (959)

Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem Tage der Eröffnung der Stationen Capellen-Lauersfort und Moers am 1. Juni cr. treten zu unseren nachbezeichneten Localtarifen folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag VI zum Tarif für die Beförderung von Personen vom 1. Juli 1879;
b) Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Reisegepäck vom 15. November 1878;
c) Nachtrag III zum Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. November 1881;
d) Nachtrag V zum Trarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1881.

Dieselben enthalten Tariftabellen und Kilometerzeiger für die obengenannten Stationen. Exemplare hiervon können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden. Crefeld, den 14. Mai 1882. Die Direction. (960)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 15. Mai cr. kommen neue Rundreise-Billets für die Tour Berlin-Dresden-Bodenbach-Zittau-Görlitz-Berlin zur Einführung, deren Preis in II. Classe 29,80 *M.*, in III. Classe 20,60 *M.* beträgt. Näheres bei unserer hiesigen Billet-Expedition. Berlin, den 11. Mai 1882. Die Direction. (961)

In Folge eines augenfälligen Druckfehlers ist der im Preussisch-Sächsischen Tarif vom 1. Mai 1882 auf Seite 31 für Freiberg aufgeführte Getreidesatz nicht, wie im Specialtarif I mit 0,81 *M.*, sondern mit 0,21 *M.* angegeben. Derselbe ist auf 0,81 *M.* zu berichtigen und kommt fortan in dieser Höhe zur Erhebung. Bromberg, den 13. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (962 J)

Mit dem heutigen Tage treten im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbande** für den Verkehr zwischen der Station Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und den Verbandstationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Bromberg (incl. Marienburg-Mlawkaer Bahn) andererseits die in dem Staatsbahntarife Köln (rechtsrheinisch) -Berlin resp. Bromberg (incl. Marienburg-Mlawkaer Bahn) enthaltenen Sätze in Kraft; soweit Erhöhungen vorkommen jedoch erst mit dem 1. Juli cr. Bromberg, den 12. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (963 J)

2. Eröffnungen etc.

Mit dem 1. Juni cr. wird die Haltestelle Salzig, welche bisher nur für den Eilgutverkehr eingerichtet war, auch für den Fracht-Stückgutverkehr eröffnet. Köln, den 10. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (190)

3. Verkehrs-Störungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der Bahndamm zwischen Veresti und Bucecea ist theilweise abgerutscht. Frachtenverkehr wird durch etwa fünf Tage unterbrochen sein, Personenverkehr durch Umsteigen bewerkstelligt werden. Wien, am 10. Mai 1882. Centralleitung.

4. Errichtung einer Expeditionsstelle.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Die Generaldirection der Gr. Badischen Staatseisenbahnen hat in Mannheim innerhalb der Stadt eine durch ihre Organe verwaltete Expeditionsstelle errichtet, durch welche die Annahme von Expressgütern und der Verkauf von Billeten nach nahe gelegenen, besonders frequenten Stationen besorgt wird.

Die bisher im Gasthof zum Pfälzer Hof daselbst bestandene Billetverkaufsstelle ist aufgehoben worden.

5. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) Köln. Die Lieferung von 12 Stück dreifach gekuppelten Normal-Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen, sowie 2 Satz Reservestücke soll im Wege der Submission vergeben werden. Die bezüglichen Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Bureau, altes Ufer No. 2, hier zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen Einsendung von: 1,50 Mark Copialgebühren verabfolgt. Offerten sind frankirt und versiegelt mit der äussern Aufschrift: „Submission auf Normal-Güterzug-Locomotiven" spätestens bis zum 25. d. M. uns einzureichen und werden dieselben am darauf folgenden Tage: Freitag, den 26. d. M., Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet. Köln, den 11. Mai 1882. (194)

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen ca. 210 000 kg alter Eisenbahnschienen auf dem Submissionswege zu verkaufen. Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission für den Ankauf alter Schienen" versehen, bis zum 19. d. M., Vormittags 10 Uhr an uns einzusenden. Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei gegen Francoeinsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Giessen, den 9. Mai 1882. Grossherzogliche Direction. (187)

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1882 bis dahin 1883 erforderlichen Kohlen zur Locomotivfeuerung (400 t Würfelkohle und 4 900 t Kleinkohle) und zur Zimmerheizung (200 t Würfelkohle und 200 t Nusskohle) soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis zum 23. Mai 1882 Vorm. 10 Uhr an unsere Centralmaterialienverwaltung zu Oels einzusenden. Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbureau zu Breslau, Museumstrasse 7, gegen Erlegung von 50 ₰ zu beziehen; auch erfolgt portofreie Zusendung gegen Einsendung von 70 ₰. Direction. (185 H & V)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 100 offenen und 100 bedeckten Güterwagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen müssen versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 1. Juni d. J., um 12 Uhr Mittags, an das unterzeichnete Directorat eingereicht werden. Aarhus, den 12. Mai 1882. Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. (188)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die ausser Betrieb gestellte diesseitige Locomotive No. 59 (Delitzsch) nebst zugehörigem Tender soll verkauft werden. Angebote hierauf mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf einer alten Locomotive"

werden bis zum 26. Mai cr. im Bureau des Unterzeichneten, Tempelhofer Ufer No. 27, I., entgegen genommen, woselbst auch die Verkaufsbedingungen eingesehen oder gegen Erlegung von 50 ₰ in Empfang genommen werden können.

Kauflustige wollen sich wegen Besichtigung der Locomotive etc., welche auf dem Werkstättenbahnhofe bei Tempelhof aufgestellt ist, an den Maschineninspector Stösger daselbst wenden. Berlin, den 11. Mai 1881. Der Ober-Maschinenmeister. (gez.) Hennig. (189)

6. Vacanzen.

Die Stelle des Vorstands (Maschinenmeisters) der Locomotiv-Reparaturwerkstätte in Friedrichshafen, welcher auch die Unterhaltung und Reparatur der Bodensee-Dampfschiffe obliegt, ist in Erledigung gekommen. Mit derselben ist ein pensionsberechtigter Gehalt von ca. 3 000—3 800 *M.* neben freier Wohnung verbunden.

Die Bewerber werden eingeladen, ihre Meldungen, mit den erforderlichen Nachweisen belegt, binnen 10 Tagen bei uns einzureichen. Stuttgart, den 10. Mai 1882. Generaldirection der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Böhm. (193)

7. Dividendenzahlung.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1881 ist auf 5/6 pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der betreffenden Dividendenscheine vom 1. Juni c. an bei unserer Hauptkasse in Empfang genommen werden. Braunschweig, den 9. Mai 1882. Direction der Braunschw Eisenbahn-Gesellschaft. (186)

Privat-Anzeigen.

8. Bilanzen.

Vermögensbilanz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1881.

	Activa.		M.
1	Bauconto:		
	a) Erwerbspreis der Braunschweigischen Bahnen	83 187 699 M.	
	b) Erweiterungen	9 531 550 „	
	c) Neubauten	8 784 882 „	101 504 131
2	Magazinbestände		880 898
3	Debitoren:		
	a) Vorschüsse	65 705 M.	
	b) Debitoren	1 042 681 „	1 108 386
4	Hypotheken		355 628
5	Effecten:		
	Braunschw. Leihhaus-Obligationen, Nominalwerth	438 000 M.	
	Nach dem Course vom 31. December 1881:		
	130 000 M. 4½ pCt. Berg.-Märkische Prioritäts-Obligationen	133 789 „	
	2 577 000 M. 4 pCt. diverse Prioritäts-Obligationen Reichsanleihe etc.	2 587 352 „	3 159 141
6	Cassenbestand		24 564
	Summa Activa		107 032 748

	Passiva.		M.
1	Actiencapital		36 000 000
2	4½ pCt. Prioritäts-Obligationen		9 396 900
3	Amortisirte 4½ pCt. Obligationen		203 100
4	4 pCt. Prioritäts-Obligationen II. Emission		3 400 000
5	Erneuerungsfonds		3 158 535
6	Reservefonds		258 923
7	Conto der Annuitäten:		
	a) Restbetrag der Annuität	48 139 803 M.	
	b) Amortisation	2 047 896 „	50 187 699
8	Verwendung des Reservefonds für Erweiterungen		3 915 218
9	Subvention der Stadt Einbeck zum Baue der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000
10	Verschiedene Creditoren		59 902
11	Brutto-Ueberschuss der Betriebs-Rechnung nach Abzug des für Erneuerungen und Erweiterungen verwendeten Betrags von 1 433 490 M.	3 517 169 M.	
	einschl. des Betrags also	4 950 659 „	
	nach Abzug des Erlöses für Altmetalle von 239 817 M.	4 710 842 „	
	Davon ab:		
	a) Prioritätszinsen	457 829 M.	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900 „	
	c) Amortisation der 4½ pCt. Prioritätsanleihe	103 800 „	
	d) Staatssteuern	21 325 „	
	e) Annuität	2 625 000 „	
	f) Garantiezinsen	45 000 „	
	g) Dotation des Erneuerungsfonds inclus. 17 317 M. für Vienenburg-Goslar	977 317 „	
	h) Dotation des Reservefonds	138 200 „	
		4 378 371 M.	
	Bleibt Ueberschuss		332 471
	Summa Passiva		107 032 748

Braunschweig, den 15. April 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. F. W. Wolf. N. Scheffler. (186)

Den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Königl. Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) und der Main-Neckarbahn bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 39. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Benth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. Mai 1882.

Inhalt: Ueber Eisenbahnbeamten-Pensionscassen. — Zur Frage der Verwaltung der Staatsbahnen (Fortsetzung). — Aus Oesterreich-Ungarn. — Aus Bayern. — Bessemerstahl-Production der Vereinigten Staaten von Nordamerika in 1881. — Haftpflicht. — Literatur: Braschi, Le tariffe delle Strade Ferrate. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarifbekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Generalversammlungen. 4. Submissionen. 5. Bilanzen. — Privat-Anzeigen.

Ueber Eisenbahnbeamten-Pensionscassen.

Die Frage der Lebensfähigkeit solcher Cassen führte zu einem Vergleiche der Bestimmungen der Reglements von drei grösseren Bahnen und zur Erörterung der Grundsätze, welche bei dem Entwurfe solcher Reglements zu beachten wären.

Die drei Bahnen mögen mit A, B, C bezeichnet werden.

Beiträge werden verschieden erhoben.

A erhebt zur Bestreitung der Pensionen der Beamten, der Wittwen und der Erziehungsgelder für die hinterlassenen Kinder 4 pCt. des Gehaltes, ausserdem $^1/_{12}$ des Gehaltes beim Eintritt in die Casse und $^1/_{12}$ von jeder Gehaltsaufbesserung. Etwa gewährte Dienstwohnung wird mit 10 pCt. vom Gehalte in Ansatz gebracht.

B erhebt zu gleichem Zweck 2⅓ pCt. vom Gehalt der unverheiratheten Beamten, $^1/_{12}$ des Gehaltes beim Eintritt und $^1/_{12}$ von jeder Gehaltsverbesserung; von verheiratheten Beamten ausserdem eine Wittwenpension von 2,17 pCt. bis 6,31 pCt. je nach der Altersverschiedenheit und dem Alter von Mann und Frau.

C erhebt zu gleichem Zweck 1⅓ pCt. vom Gehalt der Locomotivführer und Heizer, 1 pCt. vom Gehalt der Fahrbeamten, Bahnmeister, Weichensteller, Bahnwärter, ⅔ pCt. vom Gehalt der übrigen Beamten, soweit sie unverheirathet sind; ausserdem eine Wittwenpension von den verheiratheten Beamten, welche sich je nach dem Alter von Mann und Frau in den Grenzen von 3,35 pCt. bis 10,40 pCt. bewegt. Die Procentsätze der unverheiratheten Beamten dieser Bahn sind auffallend niedrig.

Man erkennt, wie sehr verschieden die Beiträge sind, welche zu den Pensionscassen erhoben werden.

Zum Vergleiche sei angeführt, dass ein Expeditionsbeamter von 30 Jahren mit gleichaltriger Frau an Beiträgen bezahlt:

bei der Bahn A: 4 pCt. vom Gehalt,
„ „ „ B: 6,46 „ „ „
„ „ „ C: 4,02 „ „ „

Leistungen der Pensionscassen.

Der Anspruch auf Pension tritt bei A und B mit dem vollendeten 6. Jahre der Mitgliedschaft, bei C mit dem vollendeten 10. Jahre der Mitgliedschaft ein.

Beamtenpension. Man übersieht am Leichtesten die Höhe der gewährten Pensionen an Beamte, welche nicht zum Fahrpersonal gehören, pro Jahr an einem Beispiel, wenn man das Gehalt von 1 200 ℳ zu Grunde legt; es betragen dann die Pensionen:

nach dem Jahr der Mitgliedschaft	6	8	10	15	20	25	30	35	40	45	50
Mark bei A . . .	240	320	400	500	600	700	800	900	900	900	900
„ „ B . . .	240	270	300	375	450	525	600	675	750	825	900
„ „ C . . .	—	—	300	375	450	525	600	675	750	825	900

Für Locomotivführer und Heizer, deren Dienstjahre bei A und B ein und ein drittelfach, bei C dagegen zweifach gerechnet werden, betragen bei einem Gehalte von 1 200 ℳ die Pensionen:

nach dem Jahr der Mitgliedschaft .	6	8	10	15	20	25	30	35
Mark bei A . .	320	413⅓	466⅔	560	733⅓	866⅔	900	?
„ „ B . .	285	330	375	487½	600	712½	825	900
„ „ C . .	—	—	450	600	750	900	900	900

Für Beamte, denen die zurückgelegte Dienstzeit einfach gerechnet wird, sind die Pensionen bei A höher als bei den beiden anderen Bahnen.

Wittwenpensionen. Die Bahn A erhebt zur Deckung der Wittwenpensionen keine besonderen Beiträge von den verheiratheten Beamten und gewährt der Wittwe eines Beamten, welcher Beiträge zur Pensionscasse leistete, bis zum 10. Beitragsjahre $^1/_{10}$ des Gehaltes, bis zum 20. Beitragsjahre $^1/_5$ und nach demselben ¼ des Gehaltes als Wittwenpension.

Wird die Ehe nach dem 50. Lebensjahre des Beamten geschlossen, so wird als einmalige Abfindung der Wittwe $^1/_5$ des Gehaltes des Beamten gezahlt.

Die Bahn B erhebt von den verheiratheten Beamten zur Deckung der Wittwenpensionen besondere Beiträge, welche nach den Altersunterschieden sich in den Grenzen von 2,17 pCt. bis 6,31 pCt. bewegen. Die Wittwe erhält 4 pCt. des Gehaltes für jedes Jahr, in welchem die Beiträge gezahlt sind, nach dem neunten Jahre ⅓ des Gehaltes, in maximo 33⅓ pCt. vom Gehalte des Beamten.

Wird die Ehe nach dem 50. Lebensjahre des Beamten geschlossen, so wird die Hälfte der Pension gewährt.

Die Bahn C erhebt von den verheiratheten Beamten ebenfalls besondere Beiträge, welche je nach den Altersunterschieden 3,35 pCt. bis 10,40 pCt. des Gehaltes betragen. Die Wittwe erhält nach dem ersten Beitragsjahre $^1/_{10}$, nach dem zweiten $^1/_5$, nach dem fünften ¼, nach dem zwanzigsten Jahre der Beiträge $^2/_5$ vom Gehalte des Mannes.

Wird die Ehe nach dem 50. Lebensjahre des Beamten geschlossen, so wird als einmalige Abfindung der 1½ fache Betrag der geleisteten Beiträge bezahlt.

Zum Vergleiche der Höhe der Wittwenpensionen, welche durch einen Beamten bei den drei Bahnen erworben wird, wenn er verheirathet eintritt, mag ein Gehalt von 1 200 ℳ zu Grunde gelegt werden; dann erhält die Wittwe:

nach dem Jahre der Mitgliedschaft	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20
Mark bei A . .	—	—	—	—	—	120	120	120	120	240	300
„ „ B . .	48	96	144	192	240	288	332	380	400	400	400
„ „ C . .	120	250	250	250	300	300	300	300	300	300	480

Die Wittwenpension der Bahn A erscheint gegenüber derjenigen der beiden anderen Bahnen auffallend niedrig.

Kinder-Erziehungsgelder. Unter Beachtung der Specialbestimmungen berechnen sich die Erziehungsgelder für ein Kind bei einem letzten Gehalte des verstorbenen Beamten in Mark:

letztes Gehalt	600	900	1 000	1 200	1 250	1 500
bei A	6	9	10	12	12,5	15
„ B	5	5	5	5	6	7
„ C	5	5	5	5,5	5,5	6

Prüfung der Bestimmungen für die Bildung von Pensionscassen.

Da die Bestimmungen des Reglements der 3 Bahnen so wesentlich von einander abweichen, ist es von Interesse zu prüfen, welche Regeln bei Aufstellung solcher Reglements zu beachten gewesen wären, insbesondere in Bezug auf das Reglement der Bahn A.

Für alle Berechnungen wesentlich ist die Annahme:

1. der Activitätsdauer der Beamten nach dem verschiedenen Alter des Eintrittes in den Dienst;
2. der Dauer der Pensionszeit der Beamten;
3. der Lebenserwartung der Wittwen.

Die Summe der Activitätsdauer und der Pensionsdauer giebt die Lebenswahrscheinlichkeit eines Beamten.

Je nachdem man die Zahlen dieser drei Grundlagen ändert erhält man auch ganz wesentlich verschiedene Resultate der Lebensfähigkeit einer Pensionscasse.

Den letzten Anhalt für die Beurtheilung der Lebenswahrscheinlichkeit der Beamten bieten die Tabellen lange Zeit bestehender Versicherungsgesellschaften, weil bei der Aufnahme von Personen in gleicher Weise wie bei der Aufnahme von Beamten zu Pensionscassen eine ärztliche Untersuchung über den Gesundheitszustand zur Bedingung gemacht wird und weil in den Tabellen der Beruf berücksichtigt ist.

Die Lebenserwartung der Frauen ist gegenüber derjenigen der Männer bis zu einer Altersstufe von 35 bis 40 Jahren etwas geringer, darüber hinaus etwas günstiger als diejenige der Männer. Die Unterschiede sind jedoch so gering, dass dieselben für die vorliegenden Zwecke ausser Acht gelassen werden können, so dass es genügt, die Lebenserwartung beider als gleich anzunehmen.

Man kann ferner bei den Berechnungen sich mit ganzen Zahlen der Jahre begnügen, also Bruchtheile fortlassen, weil Epidemien u. s. w. Schwankungen hervorrufen, welche dem Ganzen den Charakter der Schätzung geben.

Für die Activitätsdauer sollen die Angaben von Behm zu Grunde gelegt werden, dann ergiebt sich, innerhalb der Grenzen von der Aufnahme des Beamten bis zu seinem Tode, durch Subtraction der Activitätsdauer von der Lebensdauer eine Invaliditätsdauer von 7,5 bis 8,3 Jahren, wofür abgerundet 8 Jahre angenommen werden.

Die Tabelle wäre also folgende in Jahren:

des Beamten Aufnahmealter . .	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50
Activitätsdauer . .	32	30	29	27	26	24	23	21	20	18	17	16	14	13
Lebensdauer . . .	40	38	37	35	34	32	31	29	28	26	25	24	22	21

Nach dem Abschluss der Pensionscasse der Sächsischen Staatsverwaltung für das Jahr 1880 betrug die mittlere Activitätsdauer aller Eisenbahnbeamten 25 Jahre, speciell der Beamten im Stationsdienste und in der Bahnunterhaltung 27 Jahre, im Fahrdienste 22 Jahre, im Locomotivdienste 21 Jahre. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei dieser Verwaltung Beamte, welche in einem höheren Alter als 30 Jahren aufgenommen werden, eine Berechtigung zur Pensionirung erst nach 20 Jahren erlangen.

Beamtenpensionen. Bei einem gut entworfenen Pensionsreglement musste der Werth der Beiträge jedes einzelnen Beamten dem Werthe der Pension seiner selbst und der Hinterlassenen nach den Tabellen der Lebenswahrscheinlichkeit gleich sein. Inwieweit dies bei dem Reglement der Bahn A zutrifft, mag im Nachstehenden an einzelnen Beispielen erläutert werden.

Bei der Bahn A betrug das Gesammtgehalt der Mitglieder der Pensionscasse mehr als das Vermögen der letzteren im Jahre 1881 und zwar so, dass, gleiche Verzinsung vorausgesetzt, dieses Vermögen für den einzelnen Beamten im Werthe von 0,62 mitarbeitet. Zahlt nun der Beamte 4 pCt. seines Gehaltes an Beiträgen und die Verwaltung ebensoviel zur Pensionscasse, so wird der Werth der vereinigten Zahlungen 0,62 mal so viel betragen, als der Beitrag des Beamten.

Um die Rechnungen klar und leicht übersichtlich zu gestalten, ist die Verzinsung zu 4 pCt. angenommen und wegen der Bereithaltung der Jahresraten der Pensionen die Zwischenverzinsung der Quartalsraten ausser Ansatz gelassen.

Von den Beamten, deren Dienstzeit einfach gerechnet wird, möge zunächst ein Eisenbahnsecretär im Alter von 24 Jahren mit einem Anfangsgehalte von 1 000 ℳ Mitglied der Pensionscasse werden.

Sein Gehalt werde stetig alle Jahre um 60 ℳ erhöht. Er wird 32 Jahre activ, 8 Jahre invalide sein und in einem Alter von 64 Jahren sterben. Daraus ergiebt sich unter Berücksichtigung der ersten Einzahlung und der Beiträge von seinen Gehaltserhöhungen folgende Tabelle:

Lebensalter	24	30	36	42	48	56
Dienstjahre	0	6	12	18	24	32
Gehalt	1 000	1 300	1 660	2 020	2 380	2 860
Werth der Beiträge . .	—	385	920	1 696	2 777	4 951
Höhe der Pension . . .	—	260	609	943	1 349	2 002
Bezug auf Jahre . . .	—	34	28	22	16	8
Werth der Pension . .	—	4 787	10 142	13 623	15 715	13 479

Man erkennt aus dieser Tabelle zunächst, dass der Werth der Beiträge bei einer vorzeitigen Pensionirung zu dem Werthe der Pension in grossem Missverhältniss steht. Am Ende der Activitätsdauer beträgt der Werth der vereinigten Beiträge, also des Beamten, der Verwaltung und des Capitals zusammen 4 951 × 2,62 = 13 972 ℳ, übertrifft also den Werth der Pension von 13 479 ℳ um ein Geringes.

Für einen Stationsbeamten, der als Expeditionsassistent mit einem Anfangsgehalt von 800 ℳ im Alter von 24 Jahren eintritt, wird bei gleicher Activitäts- und Invaliditätsdauer, unter der Annahme, dass das Gehalt jedes Jahr um 48 ℳ erhöht wird, sich folgende Tabelle bilden.

Lebensalter	24	30	36	42	48	56
Dienstjahre	0	6	12	18	24	32
Gehalt	800	1 088	1 376	1 664	1 952	2 288
Werth der Beiträge . .	—	308	736	1 357	2 222	3 961
Höhe der Pension . . .	—	217	505	776	1 106	1 602
Bezug auf Jahre . . .	—	34	28	22	16	8
Werth der Pension . .	—	4 006	8 407	11 222	12 889	10 783

Am Ende der Activität wird der Werth aller Beitragszahlungen zur Pensionscasse 10 378 ℳ, der Werth seiner Pension 10 783 ℳ betragen, letzterer also etwas höher sein als jener.

Für einen Weichensteller, der mit einem Anfangsgehalt von 600 ℳ im Alter von 24 Jahren eintritt, dessen Gehalt sich von 6 zu 6 Jahren um 48 ℳ erhöht, wird bei gleicher Activitäts- und Pensionsdauer folgende Tabelle gelten:

Lebensalter	24	30	36	42	48	56
Dienstjahre	0	6	12	18	24	32
Gehalt	600	648	696	744	792	840
Werth der Beiträge . .	—	198	434	747	1 155	1 890
Höhe der Pension . . .	—	130	255	347	449	588
Bezug auf Jahre . . .	—	34	28	22	16	8
Werth der Pension . .	—	2 393	4 249	5 892	5 232	3 959

Am Ende der Activität beträgt also der Werth der vereinigten Zahlungen 1 890 × 2,62 = 4 952 ℳ, dagegen der Werth der Pensionsrente nur 3 959 ℳ.

Für diejenigen Beamten, deren Dienstzeit bei der Bahn A 1⅓ fach gerechnet wird, ist nach den Resultaten der Königlich Sächsischen Staatsbahnen angenommen, dass beim Locomotivpersonal die Activitätsdauer um 6 Jahre, die Zeit der Invalidität um 2 Jahre geringer; beim Fahrpersonal (Zugführer, Schaffner und Bremser) die Dauer der Activität und Invalidität um 2 Jahre geringer sei, als bei den übrigen Beamten, deren Dienstzeit einfach gerechnet wird.

Für einen Heizer, späteren Locomotivführer, der mit einem Anfangsgehalt von 700 ℳ eintritt, welches in je 2 Jahren um 72 ℳ erhöht wird, gilt folgende Tabelle:

Lebensalter	24	30	36	42	48	50
Dienstjahre	0	6	12	18	24	26
Gehalt	700	916	1 132	1 348	1 564	1 636
Werth der Beiträge . .	—	264	627	1 145	1 861	2 152
Höhe der Pension . . .	—	244	491	764	1 095	1 218
Bezug auf Jahre . . .	—	26	20	14	8	6
Werth der Pension . .	—	3 900	6 673	8 070	7 372	6 385

Der Werth der gesammten Zahlungen für diesen Beamten am Ende seiner Activitätszeit mit 2 152 × 2,62 = 5 638 ℳ erreicht den Werth der Pension von 6 385 ℳ nicht, es ist mithin die Bestimmung im Reglement der Bahn C, nach welcher diese Beamten höhere Beiträge zu zahlen haben, ganz richtig.

Für einen Bremser, der später Schaffner und dann Zugführer wird, der mit einem Anfangsgehalt von 600 ℳ im Alter von 24 Jahren eintritt, dessen Gehalt in je 2 Jahren mit 48 ℳ erhöht wird, bildet sich folgende Tabelle:

Lebensalter	24	30	36	42	48	54
Dienstjahre	0	6	12	18	24	30
Gehalt	600	744	888	1 032	1 176	1 320
Werth der Beiträge . .	—	180	511	918	1 473	2 215
Höhe der Pension . . .	—	198	385	585	823	990
Bezug auf Jahre . . .	—	30	24	18	12	6
Werth der Pension . .	—	3 424	5 870	7 406	7 724	5 190

Der Werth der gesammten Zahlungen für diesen Beamten am Ende seiner Activitätszeit mit 2 214,82 × 2,62 = 5 803 ℳ übertrifft um Einiges den Werth seiner Pension von 5 190 ℳ.

Wenn nun auch die vorangeführten Beispiele der Wirklichkeit nicht entsprechen, weil viele Beamte das angenommene Ziel später oder gar nicht erreichen und die Gehälter nicht in der

angenommenen Regelmässigkeit erhöht werden, so geben sie doch einen Anhalt für die Beurtheilung der Leistungen der Beamten und der Anforderungen an die Casse. Bei allen Beispielen ist vorausgesetzt, dass die Beamten in einem früheren Lebensalter Mitglieder der Pensionscasse werden und es ist deshalb zu untersuchen, in welchem Verhältnisse die Werthe der Beiträge zu denjenigen der Pensionsrenten stehen, wenn der Zutritt der Beamten zur Pensionscasse in späteren Lebensjahren erfolgt.

Um die Rechnung zu vereinfachen, wird ein constantes Gehalt vorausgesetzt, und zwar als Beispiel ein Gehalt von 500 ℳ, die Pensionsdauer sei 8 Jahre, erste Einlage $^{1}/_{12}$ des Gehaltes, Beitrag des Beamten 4 pCt. vom Gehalt, ebensoviel der Verwaltung.

Wird die Activitätsdauer einfach gerechnet, so beträgt für

die Dauer von Jahren . .	32	27	23	23	16	13
die Pension jährlich Mark	350	308⅓	275	250	216⅔	191⅔

Hiernach berechnet sich folgende Tabelle:

1. Alter in Jahren	2. Activ Jahre	3. Werth der Einzahlung ℳ	4. Werth der Beiträge ℳ	5. Summa Rubrik 3 + 4 ℳ	6. Rubrik 5 doppelt ℳ	7. Werth der Pension ℳ	8. Verhältniss Rubrik 7 : 6	9. Ausgleich in pCt.
24	32	146,2	1 324,2	1 470	2 940	2 357	0,78	3,12
30	27	119,6	992,5	1 112	2 224	2 076	0,93	3,72
35	23	102,7	781,6	884	1 768	1 852	1,05	4,20
40	20	91,2	639,4	731	1 462	1 683	1,17	4,68
45	16	78,0	473,8	552	1 104	1 459	1,37	5,48
50	13	69,4	365,9	435	870	1 285	1,57	6,28

Für die zum Zug- und Fahrpersonal gehörenden Beamten wird bei der Bahn A die Activitätsdauer 1⅓ fach gerechnet, es beträgt also für ein Gehalt von 500 ℳ und

die Dauer von Jahren . .	32	27	23	20	16	13
die Pension jährlich Mark	375	375	339	306	261	228

Hiernach berechnet sich folgende Tabelle:

1. Alter in Jahren	2. Activ Jahre	3. Werth der Einzahlung ℳ	4. Werth der Beiträge ℳ	5. Summa Rubrik 3 + 4 ℳ	6. Rubrik 5 doppelt ℳ	7. Werth der Pension ℳ	8. Verhältniss Rubrik 7 : 6	9. Ausgleich in pCt.
24	32	146,2	1 324,2	1 470	2 940	2 525	0,86	3,44
30	27	120,1	992,5	1 112	2 224	2 525	1,13	4,52
35	23	102,7	781,6	884	1 768	2 282	1,29	5,16
40	20	91,3	639,4	731	1 462	2 060	1,41	5,64
45	16	78,0	474,0	552	1 104	1 757	1,59	6,36
50	13	69,4	365,9	435	870	1 535	1,74	6,96

Man erkennt aus diesen Tabellen, dass das Verhältniss des Werthes der Beiträge zum Werthe der Pension um so ungünstiger wird, je höher das Lebensalter des Beamten ist, in welchem er Mitglied der Pensionscasse wird.

Soll daher die Aufnahme von älteren Beamten in die Mitgliederzahl der Pensionscasse gestattet werden, so wäre entweder eine entsprechende Nachzahlung zu leisten, oder es sind die Procentsätze der Beiträge entsprechend zu erhöhen. Diese erhöhten Procentsätze müssten (abgerundet) betragen:

Für die Beamten, deren Activitätsdauer einfach gerechnet wird:
für die Altersstufe von 24—32 Jahren 4 pCt. des Gehaltes,
„ „ „ „ 33—42 „ 5 „ „ „
„ „ „ „ 43—50 „ 6 „ „ „

Für Beamte, deren Activitätsdauer ein und ein drittelfach gerechnet wird:
für die Altersstufe von 24—26 Jahren 4 pCt. des Gehaltes,
„ „ „ „ 27—35 „ 5 „ „ „
„ „ „ „ 36—43 „ 6 „ „ „
„ „ „ „ 44—50 „ 7 „ „ „

Wittwenpensionen. Die Bahn A erhebt keine besonderen Beiträge zur Deckung der Wittwenpensionen. Dies erscheint nur insoweit angemessen, als die Frau gleich alt ist oder älter als der Mann, wenn man nach dem Vorgange der grossen Versicherungsgesellschaften die Lebenserwartung der Männer und Frauen gleich setzt. Anders dagegen gestaltet sich die Sache, wenn die Frau jünger ist, als der Mann.

Um den Einfluss der Altersverschiedenheit zwischen Mann und Frau auf den Werth der Wittwenpension zu zeigen, sind in den nachfolgenden Tabellen diejenigen Zuschläge zu den Beiträgen an die Pensionscasse berechnet, welche ein Beamter je nach der Altersstufe seines Eintrittes in die Mitgliedschaft und nach dem Altersunterschiede der jüngeren Frau zu entrichten hätte, um den Werth der Wittwenpension zu decken.

Es ist bei diesen Tabellen berücksichtigt, dass die Activitätsdauer in späteren Altersstufen des Eintrittes in den Dienst wächst und es ist zur Vereinfachung der Rechnungen angenommen, dass die Wittwenpensionen vom 6. Jahre der Mitgliedschaft des Beamten an gleichmässig ¼ des Gehaltes betrage.

Man erkennt daraus, wie ausserordentlich der Werth der Zuschläge mit dem Altersunterschiede wächst und dass von gewissen Grenzen an die Ausschliessung der Wittwenpensionen geboten ist, wenn die Beiträge nicht eine übermässige Höhe erlangen sollen.

Tabellen der Zuschläge zu den Pensionsbeiträgen zur Deckung der Wittwenpensionen.

Nach der Annahme, dass die Lebenserwartung der Männer und Frauen gleich sei, sind Zuschläge nur zu leisten, wenn die Frau jünger ist als der Mann um n Jahre. Das Gehalt des Beamten ist zu 100 ℳ, die Wittwenpension zu ¼ des Gehaltes, also 25 ℳ, angenommen. Die Zahl der Jahre, in welchen nach der Verheirathung Beiträge geleistet worden, sei m, so ergeben sich folgende Tabellen:

I. Für den Eintritt des Beamten im 24. Lebensjahre

Jahre n	Alter 24 m = 32 Jahre	Alter 30 26 Jahre	Alter 35 21 Jahre	Alter 40 16 Jahre	Alter 45 11 Jahre	Alter 49 7 Jahre
3	0,77	1,08	1,48	2,14	3,37	5,50
5	1,23	1,73	1,89	3,43	5,41	8,83
7	1,66	2,33	3,20	4,63	7,30	11,90
10	—	3,15	4,33	6,25	9,86	16,08
13	—	3,87	5,33	7,70	12,14	19,80
15	—	4,31	5,93	8,57	13,52	22,04
18	—	—	6,75	9,76	15,39	25,10
20	—	—	7,25	10,48	16,52	26,94
23	—	—	—	11,45	18,06	29,45
25	—	—	—	12,04	18,99	30,97

Bemerkung: Auf den Beamten käme die Hälfte dieser Procentsätze, wenn die Eisenbahnverwaltung zu gleichen Theilen beitrüge.

Jahre	II. Im 30. Lebensjahre					III. Im 35. Lebensjahre			
n	Alter 30 m = 27 Jahre	Alter 35 22 Jahre	Alter 40 17 Jahre	Alter 45 12 Jahre	Alter 49 8 Jahre	Alter 35 m = 23 Jahre	Alter 40 18 Jahre	Alter 45 13 Jahre	Alter 49 9 Jahre
3	1,01	1,38	1,98	3,05	4,79	1,30	1,83	2,77	4,22
5	1,70	2,33	3,32	5,12	8,05	2,18	3,08	4,66	7,10
7	2,19	2,99	4,28	6,59	10,36	2,81	3,96	5,99	9,13
10	2,91	4,05	5,78	8,91	14,00	3,79	5,35	8,10	12,34
13	3,65	4,98	7,11	10,97	17,24	4,67	6,59	9,97	15,19
15	4,06	5,55	7,92	12,22	19,19	5,20	7,34	11,10	16,92
18	4,63	6,32	9,02	13,91	21,85	5,92	8,36	12,64	19,26
20	4,97	6,78	9,68	14,93	23,46	6,35	8,97	13,57	20,68
23	5,43	7,41	10,58	16,32	25,64	6,94	9,81	14,84	22,60
25	5,71	7,79	11,13	17,16	26,97	7,30	10,31	15,60	23,77

Jahre	IV. Im 40. Lebensjahre			V. Im 45. Lebensjahre		VI. Im 49. Lebensj.
n	Alter 40 m = 20 Jahre	Alter 45 15 Jahre	Alter 49 9 Jahre	Alter 45 16 Jahre	Alter 49 12 Jahre	Alter 49 14 Jahre
3	1,58	2,32	4,22	2,14	3,05	2,53
5	2,66	3,90	7,10	3,59	5,12	4,25
7	3,43	5,02	9,13	4,63	6,59	5,48
10	4,63	6,79	12,34	6,25	8,91	7,40
13	5,71	8,36	15,19	7,70	10,97	9,11
15	6,35	9,31	16,92	8,57	12,22	10,14
18	7,23	10,60	19,26	9,76	13,91	11,55
20	7,77	11,38	20,68	10,48	14,93	12,40
23	8,49	12,45	22,60	11,45	16,32	13,55
25	8,93	13,08	23,77	12,04	17,16	14,25

Zur Frage der Verwaltung der Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 37.)

Nach Massgabe der durch mehrere auswärtige Staaten, insbesondere Oesterreich, Holland etc. abgeschlossenen Verträge, sowie der dem Italienischen Parlamente wiederholt unterbreiteten Vorschläge existiren verschiedene Typen von Pachtgesellschaften.

Die Oesterreichische Regierung hat mehrere Pachtverträge mit der Gesellschaft der Oesterreichischen Südbahn für den Betrieb von Bahnen verschiedener Bedeutung, welche mit dem Netze der genannten Gesellschaft im Zusammenhange stehen, geschlossen. Der Staat lieferte den fertig hergestellten Bau und das rollende Material; auch fallen ihm die Reconstructionsarbeiten, die Verbesserung und Unterhaltung der Bahn und die Vermehrung des rollenden Materials zur Last; die Genehmigung der Tarife und des Fahrplans unter Berücksichtigung der Vorschläge seitens der Gesellschaft hat sich die Regierung vorbehalten. Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt nach verschiedenen Systemen. Für die Istrischen Bahnen war durch die erste im Jahre 1876 vollzogene Vereinbarung eine jährliche Pauschalsumme fixirt, für welche die Gesellschaft die Verpflichtung übernahm, täglich einen Zug in jeder Richtung verkehren zu lassen; eine Ergänzungsentschädigung von 1,62 Fr. pro Zugkilometer wurde für den weiteren Verkehr bewilligt. Durch einen neueren Vertrag vom Jahre 1879 wurden der Gesellschaft behufs Entschädigung für einen Theil ihrer Ausgaben, namentlich soweit dieselben den Verkehr und die commerziellen Verhältnisse betreffen, eine fixirte Pauschalsumme und ein Antheil an dem Bruttoertrage der Bahn und für die sonstigen Ausgaben fixirte Pauschalentschädigungen zugewiesen.

Die Pachtgesellschaft der Holländischen Staatsbahnen hat im Jahre 1863 und 1876 mit der Regierung zwei sehr wesentlich von einander abweichende Verträge geschlossen. In dem ersten übernahm der Staat die gesammte Herstellung der Bahn, die Erweiterungsbauten, das Verlegen des zweiten Geleises und die Wiederherstellung der durch höhere Gewalt verursachten Schäden. Die Gesellschaft lieferte das rollende Material und die Ausstattung der Bahnhöfe und hatte den Oberbau in ordnungsgemässem Zustande zu unterhalten. Beim Erlöschen des für die Dauer von 50 Jahren geschlossenen Vertrages sollte der Staat das Material der Gesellschaft für einen durch Sachverständige festzusetzenden Taxpreis übernehmen. Die Entschädigung der Gesellschaft bestand in einer folgendermassen ermittelten Quote der Bruttoeinnahme: wenn dieselbe 3 000 fl. nicht überschritt, gehörte sie ganz der Gesellschaft; weiterhin wurde der Abzug nach einer fallenden Skala von 95 — 35 pCt. festgesetzt und von dem übrig bleibenden Reste der Einnahmen $^4/_5$ dem Staat und $^1/_5$ den Concessionären zugetheilt. Die Tarife wurden von der Regierung nach vorhergegangenem Benehmen mit der Gesellschaft geregelt.

Die Betriebsresultate sind für letztere sehr ungünstig gewesen. Im Jahre 1864 betrug die Dividende 1 pCt., 1865 3,7 pCt., aber 1866, 1867 und 1868 Null. Im Jahre 1869 verbesserten sich die Verhältnisse; 1873 fiel aber die Dividende von $5^1/_2$ auf $4^1/_2$ pCt. zurück und wurde 1874 wieder Null. Letzteres kam daher, weil die Vermehrung der Einnahmen vermehrte Ausgaben im Gefolge hatten, für welche die Gesellschaft, da die ihr zufallende Quote der Bruttoeinnahmen geringer wurde, keine Entschädigung fand.

Der Vertrag wurde daher im Jahre 1876 umgearbeitet, und zwar bezogen sich die Modificationen vornehmlich auf die Entschädigung der Gesellschaft. Hiernach werden einerseits die Tarife durch dieselbe innerhalb einer durch den Minister fixirten Maximalgrenze festgesetzt; andererseits wird von den Bruttoeinnahmen zunächst ein erster Abzug von 500 resp. 1 000 fl. pro Kilometer, je nachdem die Bahn eingeleisig oder doppelgeleisig ist, zur Bildung eines Erneuerungsfonds für den Oberbau gemacht. Von dem Ueberschusse erhält die Gesellschaft 80 pCt., der Staat den Rest; beträgt der Antheil der Gesellschaft hierbei nicht mehr als 4 800 fl. pro Kilometer, so fallen ihr die gesammten Bruttoeinnahmen zu. Ueberschreitet der Reinertrag $4^1/_2$ pCt. des Capitals, so wird derselbe bis zur Höhe von 5 pCt. gleichmässig zwischen beiden Comparenten getheilt; von dem weiteren Ueberschusse werden $^4/_5$ dem Staat und $^1/_5$ der Gesellschaft überwiesen.

Man erkennt, dass die Verhältnisse sich für die Gesellschaft erheblich verbessert haben, während freilich für den Staat die aus dem Anlagecapitale gezogene Rente, welche im Uebrigen bis zum Jahre 1875 nicht 2 pCt. erreicht hat, nothwendigerweise durch die neue Vereinbarung verringert wird.

Die neuerdings in Italien in Erwägung gezogenen bezüglichen Combinationen sind ziemlich verschiedenartig. — Das Ministerium Minghetti-Spaventa hatte der Italienischen Deputirtenkammer im Jahre 1874 ein, die Betriebspachtung der Römischen Bahnen betreffendes Conventionsproject vorgeschlagen, dessen Grundlagen folgendermassen zu resumiren sind: Der Staat überliefert der Gesellschaft die Bahn im Betriebszustande mit dem rollenden Materiale, während die Gesellschaft 1. die gewöhnliche Unterhaltung des Oberbaues mit Ausnahme der Geleiserneuerung; 2. den Transport und Verkehr und 3. die Reparatur des rollenden Materials übernimmt. Dem Staate ist die frei Disposition über die Tarife vorbehalten. Die Entschädigung der Gesellschaft besteht zunächst in einer festen Summe pro Kilometer, ferner in einem dem Verkehre proportionalen Betrage und schliesslich in einem Antheile an der Bruttoeinnahme. Die Dauer des Vertrages wurde auf 20 Jahre bemessen.

Dieser Vertragsentwurf schien jedoch schwere Mängel zu haben, da er dem Staate bedeutende Lasten auferlegte, ohne dem Betriebsführer eine solche Entschädigung zu geben, welche ihn für die Entwickelung des Verkehrs genügend interessirte.

Im Jahre 1877 legte dagegen Herr Depretis einen mit 2 Pachtgesellschaften abzuschliessenden Vertragsentwurf vor, demzufolge das Staatsnetz in 2 Theile, die Adriatischen und die Mittelländischen Bahnen getrennt werden sollte. Der Vertrag sollte eine in 3 Perioden zerfallende Dauer von 60 Jahren erhalten; an dem Schlusse jeder Periode waren beide Comparenten berechtigt, die Aufhebung der Vereinbarung zu fordern. Den Gesellschaften fielen die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Ausgaben des gesammten Betriebsdienstes, ausgenommen die Kosten für die Ausdehnung der Bahnen, für die Anlage neuer Stationen, für die Vermehrung des festen und des rollenden Materiales und für die durch Ueberschwemmungen und sonstige höhere Gewalt herbeigeführten Schäden, zur Last. Die Entschädigung der Gesellschaften bestand in der Erhebung der Tarife, deren Maximum in dem Vertrage fixirt wurde; dasselbe konnte mit Genehmigung bezw. auf Anordnung der Regierung herabgesetzt werden, wobei im letzteren Falle die Concessionäre entschädigt werden mussten, wenn der Bruttoertrag ein geringerer war als derjenige, welchen der normale Tarif ergeben haben würde. Dagegen sollten die Gesellschaften dem Staatsschatze einen festen Zins zahlen, welcher bei einer Preiserhöhung der Kohlen oder bei einer von der Regierung verfügten Herabsetzung der Tarife ermässigt werden konnte. Ausserdem hatte der Staat das Anrecht auf einen Antheil von 42 pCt. der Bruttoeinnahmen, wenn dieselben eine bestimmte Summe überschritten; und schliesslich fiel demselben die Hälfte des Nettoertrages zu, wenn derselbe $7\frac{1}{2}$ pCt. des Actiencapitales überschritt.

Die auf Grund des Gesetzes vom 8. Juli 1878 behufs Feststellung der besten Modalität des Bahnbetriebes eingesetzte und aus 15 Mitgliedern — darunter 6 durch den Staat gewählte Senatoren, 6 durch die Kammer gewählte Deputirte und 3 Commissare der Regierung — zusammengesetzte parlamentarische Commission schloss sich nach eingehenden Berathungen unter dem Vorbehalte einiger nicht unwesentlicher Modificationen dem von Herrn Depretis vorgeschlagenen Systeme an. Hiernach wird ein Vertrag auf die in 2 Perioden getheilte Dauer von 60 Jahren genehmigt. Die Gesellschaft ist Eigenthümerin des rollenden Materiales und des Stationsinventars; sie übernimmt alle Betriebsausgaben, die gewöhnliche und aussergewöhnliche Unterhaltung des Oberbaues und der Hochbauten, die Unterhaltung des rollenden und festen Materiales und des Stationsinventars; sie legt einen Reservefonds an für die Vermehrung des rollenden Materiales, die Geleiserneuerung, die Bahnerweiterung, die Reparatur der durch höhere Gewalt verursachten Schäden und für den Betrieb neuer Strecken.

Die Bruttoerträge sollten zwischen dem Staate und der Gesellschaft nach Abzug der bestimmten Quoten für den Reserve- bezw. Erneuerungsfonds getheilt werden, wobei der Antheil des Staates unter ein fixirtes Minimum nicht herabgehen durfte. Der Rest des Bruttoertrages gehört der Gesellschaft, wenn aber der Nettoertrag einen bestimmten Zinssatz des Anlagecapitales überschreitet, fällt ein Theil desselben dem Staate zu.

Nach der Ansicht der Commission muss ferner der dem Vertrage zu annectirende Normaltarif nebst den Vorschriften für die Specialtarife einen integrirenden Bestandtheil des ersteren bilden; ausserdem soll einerseits die Gesellschaft vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung, sowie andererseits auch letztere zur Anordnung von Tarifermässigungen befugt sein, wobei aber in dem letztgenannten Falle die aus der Anwendung des neuen Tarifes resultirenden Vortheile oder Nachtheile dem Staate zufallen.

Die vorstehend angedeutete Vereinbarung ist im Allgemeinen vortrefflich durchdacht, einzelne Bestimmungen derselben erscheinen jedoch schwer realisirbar und es ist nicht zu verkennen, dass die Commission, um zu einem brauchbaren Modus des Betriebes zu gelangen, dem Systeme der Concessionen sehr nahe gekommen ist.

Noch ein anderweitiger Typus von Pachtgesellschaften findet sich in den Indischen Besitzungen Englands. Als die Regierung, welche dort verschiedene Staatsbahnlinien gebaut und für andere Bahnen Concessionen mit Zinsgarantie ertheilt hat, sich veranlasst sah, die East Indian anzukaufen, übertrug sie die Betriebsleitung der concessionirten Gesellschaft. Die Entschädigung derselben besteht in $^1/_5$ des aus dem Betriebe erzielten Bruttoertrages nach Abzug der den Actionären zustehenden, sowie der für die Anleihen fälligen Zinsen und nach Abzug von 1 pCt. für den Reservefonds. Die fixirten Tarife können durch die Gesellschaft mit Genehmigung des Staatssecretärs modificirt werden. Der Regierung ist innerhalb gewisser Grenzen eine Tarifreduction für den Transport von Mineralien und landwirthschaftlichen Producten, welche über 483 km (300 Englische Meilen) weit befördert werden und für den Personenverkehr gestattet.

(Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 15. Mai 1882. (Das Staatsbahn-Uebereinkommen. Der Eisenzoll. Vorlagen und Wahlen für die Tarif-Enquête. Verkehrsstatistik. Arlberg-Denkschrift. Kremsthalbahn. Südbahn und Lloyd. Reexpeditions-Begünstigungen. Generalinspection. Turnau-Kralup. Actienverkauf. Verjährung von Frachtgebühren. Brenner und Gotthard. Eisenbahnclub. Börsennotiz.)

Das Präliminar-Uebereinkommen der Oesterreichischen Staatsbahn mit der Ungarischen Regierung ist nun geschlossen worden (Wir bringen dies Uebereinkommen in nächster Nummer. D. Red.). Die dem Oesterr. Handelsministerium nahe stehenden Organe halten die Vertragspunktationen 5 und 6 für einen Eingriff in die Tarifhoheit Cisleithaniens und deshalb für eine Gefährdung der Interessen dieser Reichshälfte, welche die Oesterr. Regierung durch ein energisches Veto zu wahren verpflichtet sei. Die Stipulation derselben Einheits-Frachtsätze wie die der Ungarischen Staatsbahnen für die Linie Wien-Bruck bei Sendungen nach Wien und weiter hinaus, dann die Anwendung directer Frachtsätze für die im gebrochenen Verkehr — bezüglich der Pester Lagerhäuser — expedirten Sendungen nach Oesterreich und dem Auslande, ferner die Gewährung von Refactien zur Unterstützung der Pester Industrie, endlich die Berücksichtigung des Ungarischen Getreide- und Mehlexports gegenüber der Rumänischen Production werden vielleicht hierseits Gegenmassregeln, aber keinenfalls Tarifconflicte hervorrufen. Die zwischen Bahnverwaltungen bei solchen Differenzen üblichen Cartelle werden beiden Reichshälften den Weg andeuten, wie die tarifarischen Collisionen und Unterbietungen zu beseitigen seien. Das Uebereinkommen selbst bildet den ausschliesslichen Gegenstand der für den 10. n. M. ausgeschriebenen ausserordentlichen Generalversammlung der Oesterreichischen Staatsbahn.

Bei der Debattirung des Zolltarifs für Roheisen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde die Vertheuerung des importirten Roheisens um 1½ Millionen jährlich behauptet, welche der Staat für seine eigenen und die subventionirten Bahnen grösstentheils den cartellirten Gewerken des Inlandes entrichten würde. Die schutzzöllnerischen Abgeordneten wendeten das Kohlenmonopol einiger Bahnen und die hohen Eisenbahntarife ein; diese und die enorme Besteuerung müssen beseitigt werden. Die ganze Grundlage der Rechnungen der Eisenbahnverwaltungen in ihrer gegen den Eisenzoll gerichteten Petition an das Parlament sei eine falsche, weil die Dauer der Stahlschienen eine viel grössere ist, als die Petenten annehmen, und weil auch die Verwerthung des alten Materials vergessen wird. Die alten Eisenschienen werden zu einem Preise verwerthet, der immerhin ein ganz bedeutender zu nennen sei. Ueberdies sei ja auch die Behauptung nicht richtig, dass der Preis um den Betrag des erhöhten Zolles steigen müsse. Besteht eine genügende Concurrenz im Inlande, so wird das ausreichen, um die Preise auszugleichen und dieselben nicht auf ein übermässig hohes Mass steigen zu lassen.

Für die Eisenbahntarif-Enquête hat das Oesterreichische Handelsministerium (als II. Theil) in einem stattlichen Bande Grossoctav das Gesammtmaterial heute den Mitgliedern übergeben. Das Buch enthält: A. Uebersicht der Eisenbahntarife, auf welche sich die Verhandlungen der Tarifenquête beziehen und welche mit 1. April 1882 in Kraft gewesen sind; a) Localtarife, b) interne Verbandtarife, c) externe Verbandtarife, d) übersichtliche Zusammenstellung der Einheitstaxen pro 100 kg und 1 km für die Eisenbahnen Deutschlands, für die Ungarische Staatsbahn und für sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnen, e) Ausnahmetarife, für welche Einheitstarife bestehen, f) Classification der Waaren, g) vergleichende Uebersicht der Frachtsätze pro 100 kg für die Entfernungen von 50, 100, 200 und 300 km für die sub d genannten Bahnen, h) Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend. B. Berichte aller Handelskammern, von welchen nur sehr wenige eine ablehnende Haltung eingenommen, die meisten aber eine fast erdrückende Fülle von Daten geliefert haben, welche auch von hoher volkswirthschaftlicher Bedeutung sind.

In der gestrigen Delegirtenversammlung der Tarifenquête wurde beschlossen, je 3 Vertrauensmänner aus jeder der 8 Gruppen zu wählen; diese 24 Vertrauensmänner können auch andere Mitglieder der Enquête cooptiren und bilden eine Centralstelle, welche die allen Gruppen gemeinsamen Fragen, wie die Classificationen, das Tarifsystem und die Tarifsätze, das Refactienwesen, die Schifffahrttarife, das Cartellwesen etc. berathen soll. Auf die Anfrage eines Delegirten in Betreff der auflaufenden Kosten bemerkte ein anderer Delegirter unter Beifall der Versammlung, dass keine der in der Enquête vertretenen Kammern sich der Leistung der durch Repartition auf sie entfallenden Beträge entziehen werde.

Ueber die Waarenverkehrs-Statistik hielt in der Ungarischen Akademie der Wissenschaften Ministerialrath Keleti einen interessanten Vortrag, dem wir Folgendes entnehmen: Nach einer kurzen Skizzirung der Geschichte der Waarenverkehrs-Statistik theilt der Vortragende die auf Grund des G.-A. XIII 1881 gewonnenen Resultate mit. Die Daten beziehen sich bekanntlich auf das II. Semester 1881, während dessen im Import 549 000, im Export 369 000 Waarendeclarationen aufgearbeitet wurden. In Ansehung der Eisenbahn- und Schifffahrtslinien, welche den auswärtigen Verkehr Ungarns vermitteln, stellt es sich heraus, dass die Südbahn, die Oesterreichische Staatsbahn und die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft zusammen 23,78 pCt. des Gesammtverkehrs vermitteln, während auf die übrigen 14 Linien blos 16,22 pCt. entfallen. In Ansehung der Zeit, in welcher sich der auswärtige Verkehr Ungarns bewegt, zeigt es sich, dass derselbe sowohl beim Im- als beim Export im Monat September culminirt, im October aber und bis gegen Ende des Jahres zurückgeht. Da aber auch die Daten pro Januar-März 1882 zur Disposition stehen, kann constatirt werden, dass der Verkehr in dieser Zeit sich wieder hebt, so dass derselbe in den Herbstmonaten gewiss die Grösse des vorjährigen Verkehrs erreicht, wenn nicht übersteigt. Obwohl in den Waarendeclarationen die Auf- und Abgabestation der Waare bezeichnet ist, so kann hieraus doch nicht die richtige Provenienz oder definitive Bestimmung der betreffenden Waare gefolgert werden, nachdem der Handel Ungarns die Oesterreichische Vermittelung so gewöhnt ist, dass vom auswärtigen Verkehr auf Oesterreich allein 67,20 pCt. entfallen. An dem westlichen Drittheil participiren dann die übrigen Staaten. In Gewichtsmengen betrug im gedachten Halbjahre der Import 5 977 000, der Export 13 729 000, daher zusammen 19 706 000 Metercentner und überstieg der Export den Import um 7 752 000 Metercentner. — Weniger verlässlich sind die Daten bezüglich des Werthes. Nehmen wir den unbekannten Werth an, so betrug die Einfuhr 150 586 991 fl., die Ausfuhr 197 494 024 fl. und wäre der Werth der Ausfuhr gegen jenen der Einfuhr um 46 907 033 fl. grösser. Diese Zahlen können jedoch ohne scharfe Kritik nicht angenommen werden. Es stellte sich nämlich heraus, dass im Gegensatz zu den in anderen Staaten gemachten Wahrnehmungen in Ungarn die Ausfuhrdaten viel verlässlicher sind, als die Einfuhrdaten. Die in Ungarn zur Aufgabe gelangenden Waaren sind nach Gattung und Werth vollkommen bekannt, jene Waaren, die eingeführt werden, sind dies weniger. In dieser Hinsicht sind wir ganz auf den guten Willen der Einbekenner angewiesen. Um der Wahrheit näher zu kommen, hat der Vortragende es versucht, bei den einzelnen Waarengattungen den vom Wiener statistischen Centralcomité bestimmten Handelswerth zu substituiren, bei welcher Berechnung jedoch sich der Werth der exportirten Waaren von 197 auf 229 Millionen d. h. um 13 pCt., jener der importirten Waaren von 150 gar auf 336 Millionen d. h. nahe um 55 pCt. erhöhte. Trotzdem hat dieser wissenschaftlich begründete Vortrag und die sich daran knüpfende interessante Discussion nachgewiesen, dass die zur Klarstellung des auswärtigen Handelsverkehrs Ungarns durch den G.-A. XIII 1881 geschaffene Basis gesund ist und dass die genaue Fortsetzung der Arbeiten in wenigen Jahren berufen ist, als ein mächtiges Hülfsmittel der volkswirthschaftlichen und Handelspolitik Ungarns zu dienen.

Ueber den Fortschritt der Projectirungs- und Bauarbeiten auf der Arlbergbahn im Jahre 1881 wurde von der K. K. Direction für Staatseisenbahnbauten eine Denkschrift veröffentlicht. Aus derselben geht hervor, dass der Bau im Laufe dieses Jahres zur vollen Entwickelung gelangt ist. Diese wird in dem vorliegenden Berichte geschildert. Derselbe giebt hierüber allgemeine Daten, bespricht ferner die Grundeinlösungs-Angelegenheiten, die Ausarbeitung des Bauprojectes und endlich die eigentliche Bauthätigkeit. Eine Reihe von Tabellen und Tafeln erläutert den Text. Die Denkschrift hat einen vorwiegend technischen, aber auch einen volkswirthschaftlichen Werth. Der Regiebau kommt zu Ehren; der Eisenbahnbau durch den Staat überhaupt gegenüber dem durch Gesellschaften oder gar durch eine Entreprise zeigt sich als vortheilhafter (ob auch der Betrieb — das wird die Erfahrung zeigen). Die Strecke Innsbruck-Landeck soll am 1. Juli 1883 und der Tunnel selbst vertragsmässig im Herbste 1885 dem Verkehre übergeben werden; der Denkschrift zufolge wird der Tunnelbau viel früher vollendet sein. Diese überaus günstigen Resultate sind dem Sectionsrath Baron Lilienau im Handelsministerium und dem Baudirector Lott beizumessen.

Für den Ausbau der Kremsthalbahn von Kremsmünster bis Micheldorf soll sich der Staat nach dem vom Eisenbahnausschusse empfohlenen Gesetzentwurfe an der Capitalsbeschaffung mit 300 000 fl. betheiligen, für welchen Betrag ihm Actien der Kremsthalbahn übergeben werden. Für den Bau dieses Theiles der Kremsthalbahn werden im Ganzen 650 000 fl. erfordert; 100 000 fl. leistet das Oberösterreich, gleichfalls gegen Uebernahme von Actien, 100 000 fl. die Sparcasse in Linz, während 150 000 fl. durch Privatsubscriptionen aufgebracht wurden. Es fehlen demnach 300 000 fl., welche nun der Staat beitragen soll. Der Bau muss spätestens in 2 Jahren vollendet sein.

Die Südbahngesellschaft und der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd sollen ihre wechselseitigen Verkehrsbeziehungen über Anregung des Oesterreichischen Handelsministeriums in periodischen Conferenzen besprechen, während bisher derlei Conferenzen nur von Fall zu Fall in unbestimmten Zeiträumen abgehalten wurden

In Folge dieser Anregung haben die Verwaltungen der beiden genannten Verkehrsinstitute beschlossen, solche Conferenzen nach Massgabe des vorhandenen Verhandlungsmaterials, jedoch in minimo 6 pro Jahr und zwar vorwiegend in Wien abzuhalten.

Die Betriebsdirection der Ungarischen Staatsbahnen gewährt neuere Reexpeditionsbegünstigungen. Vor einiger Zeit wurde für das aus dem mittelst Staatsbahn nach Budapest gelangten Getreide bereitete Mehl ein billiger Tarif gewährt, wenn das Mehl nach Fiume weiter befördert wird und nun theilt die Staatsbahn den Spiritus-Raffineriefabriken in Budapest mit, dass sie die zum Nachtheile von Budapest bestehenden Differentialtarife dadurch paralisiren und den Verkehr der Fiumaner Linie heben werde, dass sie für solche rohe Spiritussendungen, welche nach Budapest aus einer Entfernung von mindestens 190 km kamen, auf der Ungarischen Staatsbahn von dem gezahlten Localtarife pro Wagen 15 fl. in dem Falle zurückvergütet, wenn das gleiche Quantum raffinirten Spiritus via Fiume zur See befördert wurde und dies mittelst der betreffenden Frachtbriefe ausgewiesen wird. Indessen müssen die Waaren sowohl nach Budapest, als von hier weiter in vollen Wagenladungen à 10 000 kg befördert werden. Eine gleiche Rücktransportbegünstigung wird nach Mittheilung des „Lloyd" auch in einer anderen Richtung gewährt werden, namentlich in dem Falle, wenn Waaren von Fiume nach Budapest und von hier weiter transportirt werden. Derlei Waaren sind Jute und Jutesäcke, um womöglich auch diese Transporte für die Fiumaner Linie zu gewinnen. Diese Artikel kamen früher aus den nördlichen Häfen nach Ungarn; durch die Reexpeditionsbegünstigungen wird es möglich sein zu bewirken, dass der Import- und Exporthandel gegen Fiume seinen Weg nehme.

Die Oesterreichische Generalinspection soll nach Ungarischem Muster umgestaltet werden. Bisher war dieselbe in fünf Ressorts für Bahnerhaltung, Bau, Betrieb, Finanzielles und Tarifwesen getheilt. Die Chefs dieser fünf Ressorts — jeder innerhalb seiner Competenz ganz selbstständig — wirkten in gemeinsamen Fragen als eine Art Regiecollegium. Nunmehr will man das Ungarische System acceptiren und zwar in der Weise, dass die Controle der wirthschaftlichen Gebahrung und der Rechnungen, sowie das gesammte Tarifwesen der Eisenbahnsection des Handelsministeriums zugewiesen werden und die Generalinspection, statt bisher als technischer Beirath zu fungiren, nunmehr die Ueberwachung des Betriebes und andererseits die Entwerfung der Pläne für die auf Staatskosten auszuführenden Bahnen, dann die Leitung des Baues derselben behalten würde. Auch die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", eines der angesehensten Fachorgane, schreibt das „Fremdenblatt", gedachte erst kürzlich rühmend der in Ungarn ins Leben gerufenen Organisation des inneren Dienstes.

Wegen Fusionirung der Böhmischen Nordbahn und der Turnau-Kraluper Bahn fanden Conferenzen im Handelsministerium statt, in welchen die Basis der eventuellen Verstaatlichung der vereinigten Bahnen besprochen wurde. Die Regierung soll das Recht erhalten, die Unternehmung jederzeit, also noch vor Ablauf der 30jährigen Frist, einzulösen. Der Ablösungspreis ist nach dem Durchschnittsertrage der letzten 3 Jahre, welche der Einlösung vorangehen, zu bemessen; hierbei ist aber das schlechteste Jahr auszuscheiden; zu diesem Durchschnittsertrage soll aber als Entgelt für die vorzeitige Einlösung und mit Rücksicht auf die voraussichtliche Entwickelung des Verkehres ein Procentualzuschlag gemacht werden, welcher in dem Masse sich verringert, in welchem man sich dem Ablaufe der 30jährigen Frist nähert. Jedenfalls soll aber der Ablösungspreis mindestens 5½ pCt. des Actiencapitals der vereinigten Bahnen betragen.

Die Veräusserung von Actien u. z. früher der Böhmischen Nordbahn und jetzt der Franz-Josefbahn aus den Reichsactiven hat die Frage angeregt, wie es denn käme, dass die Reichsregierung daran geht, Eisenbahntitres aus Händen zu geben, welche Bahnen betreffen, welche die cisleithanische Regierung bekanntermassen in ihren Verstaatlichungscalcul einbezogen hat. Die Unbegreiflichkeit dieses Vorganges soll jetzt damit erklärt werden, dass das Oesterreichische Handelsamt aus dem Grunde auf den Besitz der annoch in den Händen der gemeinsamen Regierung befindlichen 32 500 Franz-Josefbahn-Actien kein Gewicht lege, weil dasselbe aus dem eventuellen Dispositionsrechte über die fraglichen Eisenbahntitres einen nur geringen Nutzen zu ziehen vermöchte, indem daraus die minimale Anzahl von 20 Stimmen resultiren würde. Das kommt daher, dass die Regierung, welche dieses Actienquantum à conto ihrer Bauvorschüsse und Subventionen seinerzeit erhielt, sich selbst die erwähnte Stimmgrenze gesetzt hat, um eben keine Majorisirung der Actionäre in den Generalversammlungen eintreten zu lassen.

Dass die Verjährung von Forderungen in Folge irrig bemessener Frachtgebühren nach Ablauf von 3 Jahren eintritt, wurde auch vom Wiener Bagatellgerichte in Handelssachen entgegen seiner früheren Entscheidung, anerkannt. Aus Anlass eines Summarprocesses hat nämlich inzwischen das Handelsgericht und das Ober-Landesgericht in Wien der von den Bahnen vertretenen Anschauung beigepflichtet, indem es die Klage eines Frachten-Controls- und Reclamationsbureaus gegen die Nordbahn auf Rückzahlung von angeblich zu hoch berechneten und eingehobenen Frachtengebühren mit Rücksicht auf den erfolgten Ablauf von mehr als drei Jahren wegen Verjährung des auf einen Vertragsirrthum sich stützenden Anspruches nach § 1487 A. B. G.-B. abwies. Diese Anschauung wurde nun auch vom Bagatellgerichte adoptirt.

Mit den an der Brennerroute und an der Gotthardroute betheiligten Verwaltungen wird gegenwärtig über die Frage verhandelt, ob und in welcher Weise es möglich wäre, zwischen diesen beiden Verkehrswegen eine Verständigung bezüglich Regelung der Concurrenzverhältnisse herbeizuführen, welche beide Parteien befriedigen könnte. Man ging dabei von der Ansicht aus, dass ein diesbezügliches Uebereinkommen im beiderseitigen Interesse liegen müsse, wenn dadurch die gegenseitige Bekämpfung durch Taxunterbietungen vermieden werden könnte. Eine definitive Einigung über diesen Gegenstand ist noch nicht erzielt, indessen hält man eine solche nicht für unmöglich.

Im Oesterreichischen Eisenbahnclub hielt der bekannte Afrikareisende Holub einen Vortrag über ein Thema, welches vorwiegend die Verbindung mit Südafrika und die Verkehrswege, sowie Verkehrsmittel des von ihm durchforschten Landes betraf. Der Vortragende schilderte die Schwierigkeiten, welche mit der Durchforschung des Landes verknüpft sind, entrollte ein Bild der dortigen Verkehrsstrassen, berührte auch die in Afrika bestehenden Eisenbahnen und schloss mit der Schilderung einiger selbsterlebten Episoden den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag.

Die vom Maicoupon gehegten Erwartungen sind nicht in Erfüllung gegangen. Die Börse stagnirt und kann sich höchstens für einige Effecten erwärmen. Ein Wechsel im Präsidium der Nordbahn hat die Hoffnungen auf die Erneuerung des Privilegiums belebt und die Avance von 2658 veranlasst; Staatsbahn stiegen in Folge der ruhigeren Erwägung des Pactes auf 314,25; Franz-Josef war trotz des vorerwähnten Verkaufes mit 196 beliebt; Rudolf hob sich in Folge der nun endlich regierungsseitig eingeleiteten Verstaatlichungsverhandlungen auf 163,25, während die von 2 Seiten (darunter auch vom Staate) umworbene Prag-Dux auf 63,25 wich. Prioritäten waren wenig beachtet.

Aus Bayern.

⊙ **Sommerfahrordnung.** Das P l a c a t für die am 1. Juni dieses Jahres in Wirksamkeit tretende Sommerfahrordnung auf den Bayerischen Staatseisenbahnen weist diesmal wesentliche Aenderungen aus. Die Anlage ist mit kleineren Schriftzeichen durchgeführt, ohne dass die Uebersicht hierdurch beeinflusst wird, vielmehr reihen sich die Anschlussstrecken näher an einander. Der gewonnene Raum wurde zur Aufnahme der Abbildung des Bayerischen Eisenbahnnetzes, wie dies bereits auch bei den meisten auswärtigen Fahrplänen eingeführt ist, verwendet und sind die einzelnen Linien mit Nummern versehen, wie sie auf dem Fahrplane verzeichnet sind, was zur schnelleren Orientirung wesentlich beiträgt. Den Inhalt der Fahrordnung anlangend, so ist die Bahnlinie München-Regensburg-Wiesau/Redwitz-Hof in eine mit Schnellzügen befahrenen Strecke vereinigt, während die Strecke Wiesau-Eger die Anschlusslinie und Redwitz-Kirchenlaibach - Nürnberg die Abzweigungslinie bildet. Die Bahnlinie Wiesau-Eger wird gleichfalls von den ab München verkehrenden Schnellzügen befahren. Auf der Bahnlinie Bamberg-Würzburg verkehren wieder bis 14. September d. J. die zweiten Schnellzüge (für Kissingen). Die Schnellzüge auf der Bahnlinie Simbach-München und retour fallen aus und treten an deren Stelle Postzüge. Der directe Verkehr nach und von Wien wird über Salzburg vermittelt. Von München gehen ab: Schnellzug 9,50 Vormittags, Ankunft in Wien 9,50 Abends, 9,10 Vormittags Courierzug, Ankunft in Bozen 6,45 Abends, von Wien nach München ab: 7,45 Vormittags, in München an: 6,35 Abends, Schnellzug von Bozen ab: 9 Vormittags, in München an: 5 Nachmittags Courierzug ausserdem Courierzug von Wien ab: 8,15 Abends, in München an: 6,40 Vormittags, von München ab: 8 Abends Courierzug, in Wien an: 6,15 Morgens Courierzug. Die neue Fahrordnung enthält auch mehrere Züge mit der Benennung „Secundärzug", welche auf einzelnen Bahnlinien und zwischen bestimmten Endstationen den reinen Localpersonenverkehr nach dem Principe der Vicinalbahnen und mit Ausschluss der Güterbeförderung vermitteln. Der neue Fahrplan bringt verschiedene Verbesserungen, und sucht allen berechtigten Wünschen gerecht zu werden mit Beibehaltung des Princips der grösstmöglichsten Sparsamkeit in der Betriebsleitung.

Bessemerstahl-Production der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika im Jahre 1881.

Aus einem Berichte der „Railroad Gazette", welchen sie dem beziehlichen Bulletin der „American Iron and Steel Association" entnommen hat, ersehen wir, dass sich die Production von Bessemerstahl-Ingots in den letzten zehn Jahren folgendermassen gestaltet hat:

1872 . . 120 108 Nettotonnen	1879 . . 928 972 Nettotonnen
1874 . . 191 933 „	1880 . . 1 203 173 „
1877 . . 560 587 „	1881 . . 1 539 157 „

Es waren 13 Werke im Betriebe, von denen allein in Pennsylvania 7 liegen; weitere 2 Werke sind im Bau begriffen. Die Namen der einzelnen Werke erregen insofern unser Interesse, als bei jedem derselben die Leistungsfähigkeit angegeben ist, weshalb wir sie hier folgen lassen:

Name der Werke	Converter	
	im Betriebe	im Bau begriffen
Albany and Rensselaer Iron and Steel Co., Troy	2 zu je 6¼ t	—
Bethlehem Iron Co., Bethlehem .	4 „ „ 7 „	—
Pennsylvania Steel Co., Steelton	2 „ „ 6½ „	—
	3 „ „ 8 „	—
Lackawanna Iron and Coal Co., Scranton	2 „ „ 7½ „	—
Cambria Iron Co., Johnstown . .	2 „ „ 6 „	—
Carnegie Bros. and Co., Limited, Bessemer	3 „ „ 10 „	—
Pittsburg Bessemer Steel Co., Limited, Homestead	2 „ „ 4 „	—
Pittsburg Steel Casting Co., Pittsburg	1 „ „ 7 „	—
Cleveland Rolling Mills Co., Cleveland	2 „ „ 6¼ „	—
North Chicago Rolling Mill Co., Chicago	2 „ „ 6¾ „	2 zu je 10 t
Union Iron and Steel Co., Chicago	2 „ „ 5⅓ „	—
Joliet Steel Co., Joliet	2 „ „ 5⅓ „	—
Vulcan Steel Co., St. Louis . .	2 „ „ 6¼ „	—
Scranton Steel Co., Scranton . .	—	2 zu je 4 t
Colorado Coal and Iron Co., South Pueblo	—	2 „ „ 5 „
Summa	31	6

Der Löwenantheil in der Bessemerstahl-Fabrikation fällt auch hier, wie in allen Ländern, auf die Eisenbahnschienen. Wie gross derselbe für 1881 sein wird, lässt sich zur Zeit nur schätzungsweise angeben; im Uebrigen betrug die Fabrikation von Bessemerstahl-Schienen:

1872 . . 94 070 Nettotonnen	1879 . . 683 964 Nettotonnen
1874 . . 144 944 „	1880 . . 954 460 „
1877 . . 432 169 „	1881 event. 1 365 129 „

d. h. der jährliche Bedarf an Stahlschienen ist in dem letzten Jahrzehnt um das Fünfzehnfache gestiegen, ohne aller Voraussicht nach seinen Höhepunkt erreicht zu haben. B.

Haftpflicht.

v. O. **Eigenes Verschulden des Verletzten durch Aufspringen auf den Vorderperron eines im Laufe befindlichen Pferdebahnwagens (§ 1 R.-Haftpflichtg.) — Concurrirende Verschuldung des Fahrpersonals bleibt ausser Betracht, wenn die Verschuldung (grobe Fahrlässigkeit) des Verletzten allein schon ausreichte, den Unfall herbeizuführen.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter nimmt bei Lage der Sache mit Recht für bewiesen an, dass der Kläger, ohne sich vorher dem Kutscher bemerklich gemacht zu haben, und obwohl er durch einen Armkorb in seinen Bewegungen gehemmt wurde, den Versuch gemacht hat, auf den Vorderperron des in Fahrt begriffenen Pferdebahnwagens hinaufzuspringen und dass er dabei verunglückt ist. — Die für den Unglücksfall im § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 angeordnete Haftung der Beklagten fällt fort, wenn Letztere beweiset, dass der Unfall durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Dem Berufungsrichter muss zugestimmt werden, dass dieser Ausnahmefall hier vorliegt. Es kann zunächst nicht bedenklich erscheinen, dass eine Handlung des Klägers die Ursache seiner Verletzung bildet, denn ohne seinen Versuch, auf das vordere Trittbrett des Wagens zu springen, würde die Beschädigung seines Fusses durch Ueberfahren der Räder nicht eingetreten sein. Ebenso muss aber auch das Verschulden des Klägers als dargethan gelten. Man kann zwar zugeben, dass ein Versehen beim Betriebe insofern stattgefunden hat, als Beklagte den Wagen ohne Begleitung eines Conducteurs nach Marienthal fahren liess und dass durch dieses Versehen und die damit im Zusammenhange stehende Sperrung des Hinterperrons der Kläger veranlasst sein mag, nicht auf das Hinterbrett zu springen, sondern den gefährlicheren Sprung auf den Vorderperron zu wagen. Denn die Behauptung der Beklagten, dass die Betriebseinrichtung ihrem Ermessen überlassen sei, ist nach dem Polizeireglement für die Pferdeeisenbahn zwischen Hamburg und Wandsbeck vom 6. August 1866 §§ 1b, 10 ff. (Verordn.-Bl. S. 96) unbegründet und die Verfügung der Königl. Regierung zu Schleswig vom 24. Juni 1869 hat die Verlängerung der Bahn bis Jüthorn nur unter denselben Bedingungen, welche für den Betrieb überhaupt bestimmt waren, gestattet. Trotz dieses der Beklagten zur Last fallenden Versehens enthält jedoch, wie der Berufungsrichter mit Recht annimmt, die Handlungsweise des Klägers eine so gröbliche Verletzung aller Vorsicht, dass der Unglücksfall als durch das Verschulden des Klägers herbeigeführt angesehen werden muss. Der Kläger durfte als verständiger Mann, zumal der Kutscher ihn bereits früher gewarnt hatte, einen Sprung nicht wagen, bei dessen Misslingen, wie er sich selbst sagen konnte, eine Verletzung durch die Räder des in der Fahrt befindlichen Wagens eine kaum vermeidliche Folge war." (Erk. d. III. Civilsen. des Reichsger. vom 14. Febr. 1882 in S. W. A. St. in Ludwigslust (Kl. u. Revident.) wider die Hamburg-Wandsbecker Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (Bekl. u. Revis.); Braun und Blum, Annal. Bd. V. S. 267. f.)

Literatur.

Le tariffe delle Strade Ferrate considerato sotto l'aspetto economico e ridotte a sistema dall' avvocato Ercole Braschi. Milano, 1882. Ulrico Hoepli, editore-librajo.

Die vielerörterte Eisenbahn-Tariffrage hat für Italien zur Zeit dour ein besonderes Interesse dadurch, weil ohne eine entsprechende Lösung derselben die Grundlage für die Ausführung der von der Eisenbahn-Untersuchungscommission gemachten Vorschläge fehlt. Für die Verträge, durch welche der Betrieb der Italienischen Eisenbahn an Unternehmergesellschaften verpachtet werden soll, muss die Basis erst noch geschaffen werden durch Aufstellung eines Normaltarifs, dessen Sätze natürlich von wesentlichstem Einflusse auf die Betriebseinnahmen sein werden. Zur Feststellung eines derartigen Normaltarifs aber dürften nach Lage der Verhältnisse noch viele Erörterungen erforderlich sein. Ein sehr schätzenswerther Beitrag zu diesen Erörterungen wird in der vorliegenden 383 Octavseiten haltenden Schrift geboten. Der Verfasser stellt in der Einleitung zuerst die allgemeinen bei der Tariffrage in Betracht kommenden Gesichtspunkte dar und erörtert dann getrennt für Güter- und Personentarife alle auf dieselben influirenden Umstände. Er bespricht die Einwirkung der Art der zu transportirenden Gegenstände auf die Höhe des Tarifs, ferner die Einwirkung der Transportentfernung, der Schnelligkeit der Beförderung, der Concurrenz der Eisenbahnen unter einander und mit anderen Verkehrsmitteln. Auch die Frage der Differentialtarife hat die ihr gebührende ausführliche Besprechung gefunden. In allen Darstellungen zeigt der Verfasser eine genaue Kenntniss des behandelten Gegenstandes und eine anerkennenswerthe Belesenheit in der die betreffenden Fragen behandelnden Literatur Italiens und anderer Länder. Besonders bekannt ist der Verfasser auch in der so reichen Broschüren- und Journalliteratur Deutschlands über die Tariffrage. Wenn in der Schrift schliesslich auch keine ganz bestimmten Vorschläge über die künftige Gestaltung der Tarife gemacht werden, so zeigt sie doch die bis jetzt in dieser Beziehung gemachten Bestrebungen, stellt die Verhältnisse dar, welche bei der Tarifgestaltung in Betracht kommen und hat der Verfasser damit seinen Landsleuten jedenfalls einen zur Aufklärung dienenden sehr schätzenswerthen Beitrag für die weiteren Verhandlungen über diese Frage geliefert.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. Juni d. J. tritt für den directen Güter-Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks-Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, während gleichzeitig sämmtliche z. Z. bestehenden directen Tarifsätze für den Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen den genannten Stationen aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält gegenüber den bisherigen Tarifen fast durchweg Frachtermässigungen; soweit durch denselben indess Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten die betreffenden neuen Frachtsätze erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Die Entfernungen des neuen Tarifs kommen auch bei der Frachtberechnung für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere nach Massgabe der in den Local-Tarifen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) und der Braunschweigischen Eisenbahn hierfür vorgesehenen Bestimmungen zur Anwendung und zwar soweit hierdurch Frachtermässigungen eintreten, ebenfalls am 1. Juni d. J., soweit Frachterhöhungen eintreten, erst am 1. Juli d. J.

Der neue Tarif ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Stationen, sowie in dem Geschäftslocale der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinisch) und der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig käuflich zu haben. Köln, den

15. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (964)

Am 15. d. Mts. tritt ein **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc.** in Sendungen von 50 000 kg im Verkehre von der Station Georgs - Marienhütte der Georgs - Marienhütte Eisenbahn nach den Stationen Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg des Eisenbahn - Directionsbezirks Hannover in Kraft. Verkaufspreis 0,10 *M.* Köln, den 13. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (965)

Am 15. d. Mts. tritt zum **Ausnahmetarife** vom 1. October 1881 **für die Beförderung von Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Hannover der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Ergänzungen bezw. Abänderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen der Zeche Massen, sowie für die Station Winsen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover und Berichtigungen. Verkaufspreis 0,10 *M.* Köln, den 13. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (966)

Am 1. Juli d. Js. treten im Verkehr mit Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt Stationen der Hessischen Ludwigseisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft andererseits im **Rheinisch - Westfälisch-Hessischen Verkehr** anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft. Bezügliche Tarifnachträge werden demnächst zur Ausgabe kommen und wird dieserwegen besondere Bekanntmachung erfolgen. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau über die neuen Frachtsätze Auskunft. Köln, den 14. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (967)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt im obenzeichneten Verbandverkehre ein neuer Verband-Gütertarif Theil II Heft 1 in Kraft. Derselbe enthält Tariftabellen der regulären Classen und der Ausnahmetarife (excl. für Getreide etc., Kleie, Oelkuchen und leere Säcke) für den directen Güterverkehr zwischen Ungarischen Stationen einschliesslich derjenigen der Neu-Szönyer Linie der Oesterreichischen Staatsbahn einer- und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn, der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg und Berlin, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn und Görlitz S. St. B. andererseits.

Durch den obigen Tarif wird der Ostdeutsch - Ungarische Verband - Gütertarif Theil II A (Classentarif) vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen, sowie die Tarifsätze der Stationen Györ (Raab), Moson (Wieselburg) und Uj-Szöny (Neu-Szöny) im Ostdeutsch - Oesterreichischen Verband-Gütertarif Theil II nebst Nachträgen aufgehoben.

Der am 1. Juli in Geltung tretende Tarif führt theils Ermässigungen, theils Erhöhungen herbei und ausserdem einige Verkehrsbeschränkungen, indem die Stationen Podejuch, Greifenhagen B. F. E., Peitz H. S. G. und C. Gr. B. und Nyitra Oest. St. B. aus dem Classentarife und mehrere unwichtige Stationen aus den Ausnahmetarifen ausscheiden. Ferner enthält derselbe noch die Aufnahme neuer Verbandstationen und neue Ausnahmetarife für Roheisen und für Holz, Europäisches.

Druckexemplare des Tarifs werden vom 1. Juni an bei den bekannten Dienststellen zu haben sein. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbureau auf Verlangen über die neuen Tarifsätze Auskunft. Breslau, den 18. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die übrigen Deutschen Verbandsverwaltungen. (968)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Vom 1. Juli cr. werden die Artikel „Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Rapskuchen und Rapskuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl, Kokoskuchen und Kokoskuchenmehl“ bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufhebung der zur Zeit bestehenden Tarifirung nach Specialtarif II, zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Kleie sub B des Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarifs, Theil II B (Getreidetarif) abgefertigt. Hierdurch treten sowohl Tarif-Ermässigungen, als auch Erhöhungen ein, ferner werden diejenigen Ungarischen Stationen, welche in den Ausnahmetarif für Kleie nicht einbezogen sind, fortan vom directen Verkehr für den Transport von Oelkuchen etc. in vollen Wagenladungen à 10 000 kg und darüber ausgeschlossen.

Exemplare des obengenannten Tarifs nebst Nachtrag I vom 1. October 1881 bezw. 1. Februar 1882 sind bei den bekannten Dienststellen zu haben. Breslau, den 16. Mai 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der übrigen Deutschen Verbandverwaltungen. (969)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die in dem Staatsbahn- und Reichsbahn-Gütertarif vom 1. Januar 1881 enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Dobrilugk-Kirchhain des Eisenbahn - Directions - Bezirks Berlin einerseits und Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Frankfurt a/M. und der Lothringisch - Luxemburgischen Stationen andererseits, werden vom 1. Juli cr. ab um 1 km erhöht. Frankfurt a/M., den 13. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (970)

Am 15. Mai 1882 tritt der **Nachtrag IV** zu dem vom 1. October 1877 giltigen Tarife für den **Magdeburg-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** in Kraft. Der Nachtrag enthält veränderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda und Kohlfurt der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, sowie Cottbus und Peitz der Cottbus - Grossenhainer Eisenbahn. Dresden, den 13. Mai 1882. Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (971)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Zum Gütertarif vom 1. December 1881 tritt am 20. Mai Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen des IV. Nachtrags, welche, soweit Erhöhungen dadurch herbeigeführt werden, erst am 1. Juli Wirkung erlangen. Erfurt, den 14. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (972)

K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Juni l. J. tritt für den Norddeutsch-Sächsischen Güterverkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, welcher geänderte Frachtsätze mit der Station Reichenberg enthält; derselbe gelangte in 3 Heften zur Ausgabe und sind jene Tarife, welche durch diesen ausser Kraft gesetzt werden, auf der Titelseite namentlich aufgeführt.

Exemplare erliegen bei der diesseitigen Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 13. Mai 1882. Die Direction. (973)

K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Juni treten zum Stettin - Sächsischen Verband folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag I zum Theil II Heft 1 „besondere Bestimmungen“

Nachtrag I zum Theil II Heft 2 und
„ II „ „ II „ 1.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in der diesseitigen Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 13. Mai 1882. Die Direction. (974)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport etc. giltig vom 1. Februar 1878 tritt am 1. Juni 1882 der Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher Ergänzungen respective Berichtigungen der Kilometerzeiger enthält. Wien, am 13. Mai 1882. Die Central-Verwaltung. (975)

Am 1. Juni bezw. 15. Juli d. J. tritt im **Niederländisch - Norddeutschen, Niederländisch - Sächsischen, Niederländisch - Ostdeutschen, Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder und Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Verbande** der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarife, Theil I, der Niederländisch-Deutschen Eisenbahn-Verbände in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Berichtigungen.

II. Aenderung des § 48 des Vereins-Betriebs-Reglements und der Anlage D. zu § 48.

III. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification.

Exemplare desselben können von allen betheiligten Stationen zum Preise von 25 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 15. Mai 1882. Direction der Braunschweiger Eisenbahn-Gesellschaft, im Auftrage der betheiligten Verwaltungen. (976)

Norddeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. scheidet die bisher transportberechtigte Route Gemünden-Lindau als Transportroute aus dem Norddeutsch-Schweizerischen Verkehr aus und tritt an deren Stelle die Route Gemünden-Wertheim-Mergentheim-Friedrichshafen.

Bei bezüglicher Frachtbriefvorschrift wird indess noch bis zum 1. Juli l. J. der Verkehr über die ausscheidende Route geleitet. Karlsruhe, den 16. Mai 1882. Für die Verwaltungen des Norddeutsch-Schweizerischen Verkehrs: Generaldirection der Gr. Bad. Staatseisenbahnen. (977)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit von 15. Juni bezw. 1. Juli d. J. ab ist zum Personen- und Gepäcktarif vom 1. April 1881 ein 4. Nachtrag zur Ausgabe gelangt, durch welchen für die Berliner Stadtbahn - Stationen „Schlesischer Bahnhof“, „Alexanderplatz“ und „Friedrichstrasse“ Schnellzug-Billets und Gepäcktaxen in demselben Umfange, wie solche zur Zeit für Berlin (Potsdamer Bahnhof) im Mitteldeutschen Verbande bestehen, eingeführt und die Retour- Billets nach Berlin (Potsdamer Bahnhof) auch zur Rückfahrt ab Station Charlottenburg gültig erklärt werden, ferner für einige Relationen neue Billetpreise etc. zur Einführung gelangen. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, bei welchen auch der qu. Nach-

trag zum Preise von 0,10 M. käuflich zu haben ist. Erfurt, den 10. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (978)

Mit dem 1. Juli d. J. wird bis auf Weiteres die Strecke Bodelschwingh-Herne H. für den Eisenbahnverkehr geschlossen, und treten von diesem Tage ab die im diesseitigen Local- sowie in den directen Verkehren für die Stationen Herne H. und Bodelschwingh bestehenden Frachtsätze mit der Massgabe ausser Kraft, dass die Sätze der letzteren Station künftig nur noch für Transporte der Zeche Westhausen Anwendung finden.

Die durch Ausserbetriebsetzung der genannten Strecke eintretenden Aenderungen in der Instradirung sind bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Köln, den 16. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (979)

Am 1. Juli d. J. erscheint je ein **Nachtrag I zum Kilometerzeiger** resp. zu Theil II des Localgütertarifs der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, ferner der Nachtrag III zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf denselben. Diese Nachträge enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die neu-aufgenommenen Verkehrsstellen Seelingstädt, Teichwolfsramsdorf, Weida und bezw. Bauernsteig der vormaligen Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn, sowie veränderte Entfernungen, Frachtsätze und bezw. Bestimmungen für Lottengrün, Wolfsgefährth und Wünschendorf, bezw. für Breitenborn, Köttwitzsch, Penna und Steudten, Kohlmühle und Langenhennersdorf.

Mit dem gleichen Zeitpunkte tritt die im Theil II enthaltene specielle Tarifvorschrift für den Transport lebender Fische ausser Kraft. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die obigen Nachträge neben wesentlichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen der z. Zt. im Localverkehre der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn, dem Sächsisch-Thüringischen Verbandsverkehre und im Verkehre der Thüringischen Verbandsbahnen bezw. in unserem Localverkehre massgebenden Transportgebühren für Güter, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, ferner Beschränkungen des Verkehres mit den Haltestellen Breitenborn, Köttwitzsch, Penna und Steudten in sich schliessen, über welche bis zum Erscheinen der Nachträge unser Verkehrsbureau auf specielle Anfragen eingehende Auskunft ertheilen wird. Dresden, am 9. Mai 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (980)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab gelangt Nachtrag IV zu dem Mitteldeutschen Gütertarifheft No. 33 zur Ausgabe, welcher anderweite Frachtsätze für die Stationen der Linie Deutz-Giessen im Verkehr mit Oschersleben, Ringelheim, Vienenburg Br. B., Cottbus, Frankfurt a/O., Peitz C. Gr. B., Dresden, Grossenhain S. St. B., Posen M. P. B., Kohlfurt B. A. B., Spandau B. H. B., Beuthen, Sosnowice R. O. U. B. enthält. Soweit hierdurch Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze herbeigeführt werden, treten dieselben jedoch erst am 1. Juli d. J. in Kraft. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst auch Tarifnachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 13. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (981)

Die z. Zt. bestehende directe Expedition von Personen und Reisegepäck zwischen Kopenhagen und London via Köln-Venlo-Vlissingen wird mit dem 1. Juli cr. aufgehoben.

Dagegen kommt mit dem gleichen Tage eine directe Expedition von Personen und Reisegepäck zwischen Kopenhagen und London auf der wegen der Zugverbindungen günstigeren Route via Dorsten-Wesel-Boxtel-Vlissingen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen. Altona, den 18. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (982)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Mit dem 1. Juni cr. tritt zu den Heften 1—4 des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarifs je ein Nachtrag mit directen Tarifsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mais und Mahlproducte von den Stationen

Lemberg pod zamkiem und Przeworsk der Galizischen Carl-Ludwigbahn nach sämmtlichen Deutschen Verbandstationen in Kraft.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 17. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. (983)

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 20. Mai d. J. tritt mit Gültigkeit bis 30. November im vorgenannten Verband während der Dauer der Schifffahrt auf der Donau ein Sommer-Saison-Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Weitere Auskunft ist in unserem Geschäftslocale zu erfahren. Preis des Tarifs 5 ₰. Köln, den 18. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (984)

Die durch unsere Bekanntmachung vom 2. Juli v. J. eingeführte Abfertigung von Steinkohlen und Kokes von Hostenbach nach Bayerischen und Württembergischen Stationen wird mit 1. Juli d. J. aufgehoben.

An deren Stelle treten die Frachtsätze für Hostenbach im Gütertarife des Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, Theil II, Heft I und II vom 1. Mai 1882, und sind letztere schon jetzt anzuwenden, soweit sie billigere Frachten ergeben. Strassburg, den 13. Mai 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (985)

Hessische Ludwigsbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 24. Februar und 23. März a. c. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass der neue Böhmisch-Bayerisch-Hessische Tarif, sowie ein separater Kohlentarif am 1. Juni in Kraft tritt. Soweit der neue Tarif gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Erhöhungen enthält, behalten die letzteren noch bis 1. Juli Gültigkeit.

Gleichzeitig treten die im Theil II Tarifheft No. 9 nebst Nachtrag I des Süddeutschen Verbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) enthaltenen, in den neuen Böhmischen Tarif übergegangenen Frachten mit der Oesterreichischen Staatsbahn (nördliche Linie) mit Ausnahme der Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt ausser Kraft. Die Frachten für Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt des seitherigen Böhmischen Tarifs und des Süddeutschen Heftes 9 bleiben bis auf Weiteres in Kraft. Der neue Tarif ist zu 70 ₰, der Kohlentarif zu 15 ₰ von unserem Tarifbüreau zu beziehen. Mainz, den 12. Mai 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (986)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. Juli d. Js. tritt für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes in unserem Localverkehr unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife vom 1. Januar 1875 (1. und 2. Auflage) nebst sämmtlichen hierzu erschienenen Nachträgen und bezw. des Tarifes vom 1. November 1878 (Frachtsätze ab Station Glatz enthaltend) ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher in einigen wenigen Relationen, Frachterhöhungen, im Uebrigen aber Frachtermässigungen gegen die bisherigen Sätze enthalten und bezüglich des Steinkohlenverkehrs nur bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezüglich des Cokesverkehrs dagegen bis auf Weiteres noch bei Auflieferung geringerer Quantitäten, jedoch unter der Bedingung der Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes der Eisenbahnwagen Anwendung finden wird. Von welchem Tage ab dieser Tarif von unseren Dienststellen bezogen werden kann, wird noch bekannt gegeben werden und ertheilt bis dahin unser Verkehrsbureau Auskunft über die Höhe einzelner Frachtsätze. Breslau, den 17. Mai 1882. Königliche Direction. (987)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. Juli d. Js. treten für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes nach:

a) Stationen der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn via Mittelwalde,
b) Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft via Mittelwalde-Wildenschwerdt und
c) Stationen der Mährischen Grenzbahn via Mittelwalde-Grulich

unter Aufhebung der bisherigen bezüglichen Tarife vom 1. August 1877 bezw. 1. December 1879 und 15. September 1881 nebst zugehörigen Nachträgen neue Tarife in Kraft. Durch dieselben treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze ein.

Die Tarife sub a und b enthalten, und zwar zunächst mit Gültigkeit bis Ende Juni 1883, auch solche ermässigte Frachtsätze, welche nur dann zur Anwendung kommen, wenn während der Gültigkeitsdauer derselben von Einem Versender mindestens $2\frac{1}{2}$ Millionen kg Oberschlesischer Kohlen entweder nach Stationen der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn oder nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft via Mittelwalde verfrachtet werden.

Der Zeitpunkt, von welchem ab diese Tarife bei unseren Dienststellen zu haben sind, wird noch bekannt gegeben werden. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbureau Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze. Breslau, den 17. Mai 1882. Königliche Direction. (988)

Obstverkehr nach den Niederlanden. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 30. April cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass „frisches Obst" für die Zeit vom 15. Mai bis ult. December dieses Jahres von Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke links- und rechtsrheinisch, sowie von Stationen der Hessischen Ludwigsbahn nach Niederländischen Stationen nach den Taxen der Specialtarife A 2 resp. 1 der regulären Gütertarife abgefertigt wird, soweit diese Sätze billiger sind, als die im Ausnahmetarife enthaltenen oder sofern Sendungen nach und von solchen Stationen zur Auflieferung gelangen, für welche Ausnahme-

Frachtsätze nicht zur Einführung kommen. Köln, den 13. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) im Namen der Verbandsverwaltungen. (989)

Der in No. 31 dieser Zeitung publicirte **Gütertarif Castel transit** ist gültig für den Verkehr mit Stationen der Bayerischen Staatsbahnen und zwar für solche Transporte, welche in Castel auf dem Rheine stromaufwärts von den im Tarife genannten Hafenstationen anlangen oder stromabwärts dorthin weitergehen. Frankfurt a/M., den 16. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (990)

Am 20. d. Mts. treten **directe Frachtsätze für die Station Weilbach der Bayerischen Staatsbahn** im Rechtsrheinisch-Bayerischen und Rheinisch-Bayerischen Güterverkehr, sowie im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holz- und Kohlenverkehr in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in unserm hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 17. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (991)

Am 20. d. M. treten verschiedene Aenderungen des Waarenverzeichnisses zum **Ausnahmetarif** für den Transport von **Eisen- und Stahlwaaren etc.** von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn vom 25. Februar 1882 in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 17. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (992)

Für die **Beförderung von Roheisen** in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen den Stationen Niederschelden, Siegen und Haardt einer- und den Hafenstationen Bremen, Hamburg, Harburg, Bremerhafen, Geestemünde, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleth, Nordenhamm, Emden, Leer und Papenburg andererseits, sowie zwischen Geisweid und Creuzthal einer- und den vorgenannten Hafenstationen excl. Emden, Leer und Papenburg andererseits kommen vom 20. d. M. ab ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren. Köln, den 17. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (993)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Zur Begegnung von Missverständnissen machen wir darauf aufmerksam, dass die in unserer Bekanntmachung vom 28. April cr., betreffend die Einführung eines ermässigten Ausnahme-Tarifs für Flachs, Flachsheede und Werg für die Zeit vom 21. April cr. neuen Styls bis incl. 12. October cr. neuen Styls im Verkehr zwischen den Stationen der Grossen Russischen Bahn: Antonopol, Dünaburg, Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieshiza einerseits und den nichtrussischen Flachsstationen des Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbandes, mit Ausnahme der Schlesischen Stationen des Flachs-Ausnahme-Tarifs vom 1. Januar 1882 n. St., andererseits, festgesetzte Frachtberechnung sub a für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt östlich in den gedachten Relationen auf sämmtliche Flachs- etc. Sendungen Anwendung findet, welche in Quantitäten von 5 000 kg ab und darüber ohne weitere Beschränkung zur Aufgabe gelangen. Bromberg, den 13. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (994 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zufolge sind am 1. Mai d. J. die Bahnstrecken von Hargarten nach Karlingen mit der Zwischenstation Kreuzwald, 8,74 km lang, und von Dieuze nach Bensdorf mit den Zwischenbahnhöfen Vergaville und Gebling, 13,27 km lang, für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden.

Berlin, 18. Mai 1882.

Die geschäftsführende Direction des Vereins. Fournier.

3. General-Versammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für die auf den 25. Mai l. Js. ausgeschriebene Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist bis zum statutenmässigen Termine (11. Mai d. Js.) die nach § 28 der Statuten zur Beschlussfähigkeit erforderliche Anzahl von 6 250 Stück Actien nicht deponirt worden; es wird daher diese Generalversammlung im Sinne des § 29 der Statuten vertagt.

Der Verwaltungsrath beehrt sich demnach die Herren Actionäre neuerlich zur XXIX. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 14. Juni d. Js., um 10 Uhr Vormittags, am Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Statutengemäss ist diese Generalversammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Actionäre und der repräsentirten Actien beschlussfähig, die Verhandlungen sind jedoch auf das Programm der vertagten Versammlung beschränkt.

Gegenstände der Tagesordnung sind daher:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1881.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1881.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes betreffend die Einlösung des am 1. Juli d. Js. fälligen Actiencoupons.
4. Erneuerungswahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1882.

Gemäss § 26 und 29 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung heizuwohnen beabsichtigen und welche nicht schon deponirt haben, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 1. Juni d. Js., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Discontogesellschaft in Berlin oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von dem Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten gehen je 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten sein, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblanquette werden bei den Erlagscassen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 17. Mai 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (197)

4. Submissionen.

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes d. i. vom 1. Juli 1882 bis 30. Juni 1883 an

a) Nägel, Nieten, Gestell-Holzschrauben und Vorstecksplinten,
b) Schnitt- und Posamentirerwaaren,
c) Seilerwaaren,
d) Farbwaaren,
e) Kautschuckwaaren,
f) Bürstenbinderwaaren,
g) Rothgussbestandtheile und
h) Phosphorbronceabgüssen

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offert auf Nägel, Nieten etc., oder Schnitt- und Posamentirer-, Seiler-, Farb-, Kautschuck-, Bürstenbinderwaaren-, Rothgussbestandtheile und Phosphorbronceabgüsse" versehene Offerte bis längstens 31. Mai 1882 um 12 Uhr Mittag im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung in Wien I. Renngasse 5 angenommen, und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung bei der Hauptcassa hierselbst zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Bedingnisshefte, sowie die Detailverzeichnisse der ausgeschriebenen Quantitäten liegen bei der Hauptcassa der K. K. Betriebsverwaltung zur Einsicht und Behebung auf, und werden gegen Vergütung der Selbstkosten verabfolgt.

Dem Offerte ist das unterfertigte Bedingnissheft und das Detailverzeichniss, in welchem der Preisanboth entweder franco Kaiserin Elisabethbahnhof Wien, oder franco einer Kaiserin Elisabeth- oder einer Kronprinz Rudolfbahnstation und franco Emballage zu stellen ist, beizufügen.

Die Muster liegen im Bureau für Materialwesen zur Einsicht auf.

Die Erledigung der Offerte erfolgt innerhalb 30 Tagen nach dem Einreichungs-Schlusstermine, wobei sich die K. K. Betriebsverwaltung die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerten vorbehält, und wird jedes Offert, welches den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt gelassen werden. Wien, im Mai 1882. Der K. K. Betriebs-Verwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (196)

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Submission auf Feuerungsmaterialien. Der für den diesseitigen Directionsbezirk für die Zeit vom 1. Juli 1882 bis 30. Juni 1883 erforderliche Bedarf an den nachstehend aufgeführten Feuerungsmaterialien und zwar:

Gruppe I. Locomotivkohlen,
„ II. Locomotiv- und Schmelzcoaks,
„ III. Torfkohlen und Presskohlensteine,
„ IV. Schmiedekohlen, inländische und Böhmische Braunkohlen sowie kieferne Holzkohlen

soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen im diesseitigen Materialienbureau Fürstenwallstrasse No. 10 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franco-Einsendung von 50 ₰ für jede Gruppe bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Feuerungsmaterialien Gruppe I. beziehungsweise II., III. oder IV.“ bis zum Termine am

Donnerstag, den 1. Juni cr., Vormittags 9 Uhr

an das obenbezeichnete Bureau einzusenden. Magdeburg, den 13. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (198)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. In der hiesigen Haupt-Werkstätte stehen 175 Stück alte Wagenrädersätze und zwar: 131 Speichen- und 44 Scheibenrädersätze, welche im Wege der öffentlichen Submission an den Meistbietenden verkauft werden sollen.

Offerten mit der Aufschrift „Ankauf alter Rädersätze“ sind bis zum 25. Mai cr., Vormittags 11 Uhr, portofrei und versiegelt an den Unterzeichneten einzureichen.

Von demselben können auch die Verkaufsbedingungen gegen Erstattung der Copialien ad 50 ₰ bezogen werden. Witten, den 6. Mai 1882. Der Königliche Eisenbahn-Maschinen-Inspector. Diedrich. (179)

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) Köln. Die Lieferung von 12 Stück dreifach gekuppelten Normal-Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen, sowie 2 Satz Reservestücke soll im Wege der Submission vergeben werden. Die bezüglichen Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Bureau, altes Ufer No. 2, hier zur Einsicht offen und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen Einsendung von: 1,50 Mark Copialgebühren verabfolgt. Offerten sind frankirt und versiegelt mit der äussern Aufschrift: „Submission auf Normal-Güterzug-Locomotiven“ spätestens bis zum 25. d. M. uns einzureichen und werden dieselben am darauf folgenden Tage: Freitag, den 26. d. M., Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet. Köln, den 11. Mai 1882. (194)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 100 offenen und 100 bedeckten Güterwagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen müssen versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 1. Juni d. J., um 12 Uhr Mittags, an das unterzeichnete Directorat eingereicht werden. Aarhus, den 12. Mai 1882. Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. (188)

5. Bilanzen.

Bilanz der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft pro 1881.

Activa.

No.		Mark	Pf.
1	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	27 534 675	06
2	Bahnstrecke Coburg-Bayerische Grenze	1 923 755	10
3	Materialienbestände	237 834	44
4	Baarbestände bei Banken, Hauptcasse und Expeditionen	1 362 325	87
5	Bestände an Effecten und Immobilien der unter den Passivis No. 7, 8, 10 und 11 genannten Fonds	1 201 623	11
6	Diverse Debitoren	5 056	97
	Summa	32 265 270	55

Passiva.

No.		Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
1	Stammactien, 50 069 Stück à 300 M.	.	.	15 020 700	.		
2	Prioritätsanleihe: a) Capitalrest	9 371 100	.				
	b) bereits getilgt . . .	378 900	.	9 750 000	.		
3	Reservefond, für bestrittene Neubauten und Anschaffungen	.	.	2 763 975	06	27 534 675	06
4	a) Schuld an Bayern wegen der Strecke Coburg-Grenze	.	.	1 180 569	24		
	b) bereits getilgt	.	.	727 645	05		
	c) an gemachten Baueinnahmen	.	.	15 540	81	1 923 755	10
5	Baare Cautionen	.	.	.	.	3 560	.
6	Unerhobene Dividenden, Zinsen, Obligationen . .	.	.	.	.	30 353	25
7	Reservefond, Effecten und baar	.	.	.	.	371 284	52
8	Versicherungsfond, Effecten und baar	.	.	.	.	188 333	81
9	Wirthschaftsfond, Baarbestand	.	.	.	.	350 000	.
10	Beamten-Pensionsfond, Effecten, Immobilien und baar	.	.	.	.	635 649	61
11	Arbeiterkrankencasse, Effecten und baar	.	.	.	.	21 339	02
12	Sonstige Debitoren . . .	.	.	.	.	617 828	53
13	Staatssteuer und Reingewinn pro 1881	.	.	.	.	570 025	18
14	Ueberschuss der Wernshausen - Schmalkaldener Bahn, an den Magistrat in Schmalkalden zu zahlen	.	.	.	.	18 466	47
	Summa	.	.	.	.	32 265 270	55

Meiningen, den 16. April 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. Büchner. (195)

Trocken-Einrichtungen

zum Trocknen von Holz und allen anderen Gegenständen liefert vorzüglich
J. H. Reinhardt in Würzburg.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Disponibel 30 Kohlenwagen,
14 Erdtransportwagen.
Waggon-Leihanstalt Ludewig & Lange,
Berlin NW., In den Zelten 9.

Eisenbahn-Waggon-Decken

zu verleihen
in vollständiger Ausrüstung an Eisenbahnverwaltungen und andere Etablissements bei

Gebrüder Blumenstein
Mannheim.

Referenzen über Güte der Decken bei der Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahn in Karlsruhe. (H 6232 b)

Taschen-Nivellir-Instrumente

kleinster Art, R. Wagner's D. R. - Patent No. 17209. Leichte und compendiöse Form, welche den Transport in beliebiger Rocktasche ermöglicht. **Reversions-Libelle im Fernrohr sichtbar;** daher Anwendung in freier Hand oder auf einem Stockstativ oder einem aussergewöhnlich leichten, dreifüssigen Stativ statthaft.
Auf Franko-Anfragen steht Beschreibung und Preisliste unentgeldlich zur Verfügung.
Wangen im Allgäu (Württemberg).
R. Wagner, Ingenieur.

Ein gedienter Unteroffizier der Artillerie, welcher die Prüfung für den Dienst als Eisenbahn-Bureau- resp. Stations-Aspirant bestanden hat, sucht als solcher bei einer **Privatbahn** eine Anstellung zu erhalten. Gef. Offerten unt. **J. W. 4773** durch **Rudolf Mosse, Berlin SW.**

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, — Eingetragene Schutzmarke: F. & G. NEPTUN — Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.

(Patent Steel Barb Fencing.)

GEBR. KÖRTING, HANNOVER

23 goldene und silberne Medaillen etc

Fabrik von Strahl-Apparaten & Pulsometern
Central-Heizungs- u. Ventilations-Anlagen

Filialen: Paris. Manchester. Wien.

Körtings Patent-
Universal-Injectoren mit Speisewasser-Vorwärmung
(über 6500 Stück im Betriebe).

Z Z H L J J E

☞ *Anordnung eines Universal-Injectors mit innerem Vorwärmer an Locomotive und Tender.*

☞ **8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss!**

Wasserstations-Pumpen (Dampfstrahl - Elevatoren und Ulrich's direct wirkende **Pulsometer**).
Automatische Vacuum-Bremsen, sowie Ejectoren für alle übrigen Bremsen.

Rippenheizkörper für Werkstätten und Büreauräume.

Prospecte, Kostenanschläge & Heizungsprojecte etc. umgehend gratis!

Circulir-Oefen

für

Werkstätten und Säle.

Patent Hohenzollern,
D. R.-P. No. 1136.

Diese Oefen werden in 4 Grössen mit, auch ohne Regulirfüllvorrichtung geliefert und genügt erfahrungsmässig zur Erhöhung der Temperatur eines Raumes um 10° Celsius einer von

800 mm	Durchmesser	für 5 000	cbm Rauminhalt
650 „	„	„ 3 500	„ „
500 „	„	„ 2 000	„ „
350 „	„	„ 1 000	„ „

Durch die rapide Luftcirkulation geben die Oefen einen hohen Nutzeffekt und arbeiten sehr ökonomisch.
Mehrere 100 Stück sind bereits im Betriebe.

Lokomotivfabrik Hohenzollern
Düsseldorf.

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin**
Telegraphen-Bau-Anstalt. S.,

Eiserne Lastkarren

empfiehlt **R. Drescher,**
Chemnitz.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 40. 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Benth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Anlage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. Mai 1882.

Dieser Nummer liegt No. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Wegen der Feiertage erscheint die nächste Nummer erst am 2. Juni. Die Redaction.

Inhalt: Die Eröffnung der Gotthardbahn. — Der Betrieb des St. Gotthard-Tunnels. — Das Präliminar-Uebereinkommen der Staatsbahn mit der Ungarischen Regierung. — Reisebriefe aus Bosnien. — Zur Frage der Verwaltung der Französischen Staatsbahnen (Schluss). — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Die Bayerische Staatsbahnlinie Wiesau-Markt Redwitz. — Aus Italien. — Die Roheisenproduction in den Vereinigten Staaten von Nordamerika pro 1881. — Eisenbahn-Recht. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarifbekanntmachungen. 2. Eröffnungen 3. Generalversammlungen. 4. Generalversammlungs-Beschlüsse. 5. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Eröffnung der Gotthardbahn.

Wenn sich die Gegenwart nicht so völlig an die Besiegung der Natur durch den erfinderischen Geist und die rüstige Hand des Menschen gewöhnt hätte, welch' ein Staunen würde die Vollendung des Werkes, die am 22. und 23. Mai, festlich begangen wird, erregen, wie würde es den Wundern der Welt zugesellt werden! Aber nachdem wir über den Semmering und den Brenner die eiserne Strasse geführt und den Mont Cenis mit dem riesigen Tunnel durchbrochen haben, ist die Gotthard-Eisenbahn mit ihrer Durchtunnelung des Hochgebirges eben nur eine Grossthat der Technik mehr, an deren Ausführung Niemand gezweifelt, die Schritt vor Schritt, planmässig, mühsam, aber unaufhaltsam sich ihrem Ziele genähert und dasselbe fast genau zu der Zeit, die vor Jahren im Programm festgesetzt war, erreicht hat. Wie etwas Selbstverständliches nehmen wir es hin, dass diese Berechnungen sich nicht getäuscht, dass diese Entwürfe und Zeichnungen sich nun in Eisen und Stein verkörpert haben. Ruhig, des Erfolges im Voraus sicher, sind wir Jahre hindurch den Spreng-, Minir- und Bohrungsarbeiten des Ingenieurs gefolgt und unsere Aufmerksamkeit hat sich nur da zur Spannung gesteigert, als es die letzte Scheidewand im Innern des Berges zwischen Norden und Süden zu durchbrechen galt. Nun ist die Schienenstrasse geöffnet, ein vierter Alpenübergang gewonnen: fahr zu! rufen wir alle der ersten Locomotive zu, die von Luzern nach Mailand braust, eine grosse Zukunft fährt mit dir!

Drei Staaten, die Schweiz, Italien und Deutschland, sind die Begründer und Vollender des Werkes, ihren Interessen dient es in erster Reihe, ihre Vertreter begrüssen sich an seinen Pforten. Für die Schweiz war diese Verbindung zwischen ihren Deutschen und Italienischen Cantonen und der unmittelbare, nicht durch fremdes Gebiet gehende Verkehr mit Italien zur Nothwendigkeit geworden. Um eine gute Strecke näherte sich Deutschland auf diesem Wege Mailand und der Lombardischen Ebene, Italien wurde auf ihm von dem Abhängigkeitsverhältniss, in dem es bisher zu den Oesterreichischen und Französischen Bahnen, über den Brenner im Osten, durch Savoyen im Westen, gestanden, frei. Auch hat sich die Mitte Europa's durch die Gotthardbahn politisch und militärisch enger als je zuvor an einander geschlossen. Diese politischen Erwägungen und Interessen, welche bei der Gründung und Durchführung der Gotthardbahn mitgewirkt haben, treten aber hinter den culturhistorischen weit zurück.

Da die neue Strasse nur die schon vorhandenen Uebergänge über die Alpen um einen vermehrt, wird sie zwar keine völlige Revolution in den Handelswegen und Handelsbeziehungen herbeiführen, sie verkürzt eben nur den internationalen Durchgangsverkehr. Nach wie vor werden neben ihr die Strassen über den Brenner und den Mont Cenis einen grossen Theil des Europäisch-Indischen Handels auf sich nehmen. Aber sie fügt der Kette, welche die Länder des Mittelmeers verbindet und sich durch den Suezcanal, wenn jetzt auch noch lose und sprungweise, bis zum Indischen Ocean zieht, ein neues starkes Glied ein. Die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien machte bekanntlich der früheren Strasse des Asiatischen Handels und damit dem Wohlstande Venedig's und Genua's ein Ende, die Indischen und Persischen Producte und Manufacturen landeten fortan nicht mehr in diesen Häfen, um von ihnen aus in Europa eingeführt zu werden: nach einander erbten Antwerpen, Amsterdam und London den Einfluss und die Reichthümer der Italienischen Seestädte. Damals vermochte der Landtransport weder in Schnelligkeit noch in Billigkeit mit dem zur See zu wetteifern; jetzt haben die Eisenbahn und die Locomotive wieder das Schiff überflügelt, den Segler sowohl wie den Dampfer. Schon geht ein grosser Theil Asiatischer Waaren, die in Venedig landen, wie noch im Anfang des 16. Jahrhunderts, die alten Strassen über die Tiroler Berge nach den Bayerischen Städten und dem Bodensee, jetzt wird die Gotthardbahn den ehemaligen Verkehr Mailand's und Genua's über die Alpen wieder aufnehmen. Der Suezcanal und diese Alpenbahn werden das Mittelmeer wieder zu jenem Welthandel- und Weltculturmeer zwischen den drei Erdtheilen wie im Alterthum und im Mittelalter machen. In immer weiterer Ausdehnung und zugleich immer fester und unlöslicher verbinden die eisernen Schienen die alte Welt zu einem einzigen zusammenhängenden Ganzen, im Gegensatz zu der durch den Ocean von ihr geschiedenen neuen Welt.

Deshalb — welche Vortheile die neue Bahn auch zunächst dem Lande, das sie durchschneidet, und den beiden Ländern, die sie verbindet, bringen, wie sehr sie den Verkehr und die Annäherung zwischen Italienern und Deutschen und dadurch den Austausch ihres geistigen Wesens befördern wird: zuletzt kömmt sie doch dem internationalen Bunde aller Völker zu Gute. (Nat.-Z.)

Der Betrieb des St. Gotthard-Tunnels.

Die Art und Weise, in welcher sich der Betrieb innerhalb des grossen Tunnels zu gestalten hätte, um die unausbleibliche Luftverschlechterung auf das thunlichst geringste Mass zurückzuführen, hat die Eisenbahn-Ingenieure lange vor der nun erfolgten Eröffnung beschäftigt. Die aussergewöhnliche, bisher beispiellose Länge des Tunnels liess vermuthen, dass auch die Ventilation dieser nahezu 2 Deutsche Meilen langen Tunnelröhre eine aussergewöhnlich schwierige sein würde; man hat deshalb auch von Anfang an aussergewöhnliche Massregeln zur Abhülfe der erwarteten Missstände in Aussicht genommen. Eine vollkommene Rauchverbrennung allein konnte man nicht für wirksam genug halten, da eine solche selbst in der besten Ausführung noch viel zu wünschen übrig lässt und dadurch doch nicht die Nachtheile der starken Lufterhitzung, wie sie bei einer Dampflocomotive unvermeidlich sind, beseitigt werden können. Man strebte deshalb danach, die Dampflocomotiven gänzlich aufzugeben und andere Motoren einzuführen. In Frage konnten hierbei kommen: Seilmotoren, elektrische Motoren und Motoren mit aufgestapelter Kraft. Seilmotoren für den Betrieb von Tunnels wurden in ernstlicher Weise von Th. Obach in der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung“ 1880 S. 316 vorgeschlagen; auch späterhin dachte man beim Gotthard-Tunnel an den Seilbetrieb, als das Project einer Station im Gotthard-Tunnel selbst (jenes sonderbare Project eines steil ansteigenden Tunnels von der Mitte des Tunnels nach

dem darüber liegenden Andermatt hin) auftauchte. Dieser Stichtunnel sollte durch Seile betrieben werden; für den starken Durchgangsverkehr eines St. Gotthard aber kann der Seilbetrieb kaum ernstlich in Frage kommen. Aussichtsvoller erschien der weiterhin ventilirte Vorschlag, elektrische Motoren nach dem von Siemens in Berlin ausgeführten Systeme anzuwenden. Dieser Vorschlag gewann insofern festere Gestalt, als die Gotthardbahn-Gesellschaft selbst Voruntersuchungen nach dieser Richtung hin anstellen liess. M. Bridel, der Chef-Ingenieur der Gesellschaft, wandte sich, wie er in der „Revue générale des chemins de fer" mittheilt, zu diesem Zwecke an die Berliner Firma, weil er den elektrischen Betrieb von vornherein nicht nur für praktisch ausführbar, sondern auch für öconomisch hielt; die grossartigen Turbinenanlagen an den Mundlöchern des Gotthard-Tunnels, welche die Bohrmaschinen mit der nöthigen Kraft versorgt hatten, hätten ohne besondere Kosten und Mühen auch zur Treibung dynamo-elektrischer Maschinen verwandt werden können. Die Berliner Firma hat darauf den Vorschlag des Chef-Ingenieurs eingehenden Studien unterworfen und endlich folgende Propositionen gemacht: An der Decke des Tunnels wäre auf Isolatoren ein kupfernes Kabel von 25 mm Stärke entlang zu führen, auf welchem sich ein kleiner Wagen bewegt, der mittelst eines kurzen Stückes Kabel mit dem Zuge stets in leitender Verbindung bleibt. Die Rückleitung des elektrischen Stromes hätte durch die Schienen stattzufinden. Jeder Zug wäre mit 2, 3 oder 4 elektrischen Locomotiven von je 100 Pferdekräften auszurüsten, die sämmtlich von einem einzigen Maschinisten gleichzeitig bedient werden können. Die Kosten der Einrichtungen ohne die Locomotiven würden 180 000 Frcs. betragen. Die Firma wollte Garantie dafür übernehmen, dass mindestens 50 pCt. der von den Turbinen geleisteten Arbeit auf die Locomotiven selbst zur Uebertragung kommen würden.

Trotz dieser immerhin günstigen Offerte ging die Betriebsverwaltung noch nicht auf dieselbe ein, sondern glaubte noch weitere Erfahrungen abwarten zu müssen, ehe eine so wichtige Strecke wie der Gotthard-Tunnel ausschliesslich elektrisch zu betreiben sein würde.

Von den Locomotiven, welche mit aufgestapelter Kraft arbeiten, wurden zur selben Zeit namentlich die comprimirten Luftlocomotiven in Erwägung gezogen. Bekanntlich waren derartige Maschinen bereits während des Baues des Tunnels zur Streckenförderung in Anwendung. Es wurden mit derartigen Maschinen eine Reihe von Versuchen zur Aufklärung darüber eröffnet, ob sich dieselben auch für den definitiven Betriebsdienst eignen. Die Maschinen, welche dazu eingestellt waren, zeigten ausserordentlich grosse Tender von 18,15 cbm Fassungsvermögen, während seitens der Maschine selbst noch 7,6 cbm hinzutraten. Trotzdem waren die erhaltenen Resultate schlechte; dieses grosse Quantum Luft, zusammengepresst erhalten unter einem Drucke von 12 Atmosphären, genügte kaum auf 2 200 m. Hier musste angehalten und aus einem hier aufgestellten Reservoir von 60 cbm Füllung eine neue Speisung des Tenders vorgenommen werden, worauf der Zug wieder 1 900 m zurückzulegen im Stande war. An diesem Punkt angelangt, wurde ein zweites Reservoir von ähnlicher Grösse zur Speisung benutzt und ein weiterer Weg von 1 400 m zurückgelegt. Ausser der wirklichen Fahrzeit brauchte man auf diese Weise 40 Minuten, um eine Strecke von zusammen 5 100 m mit einem Zuge von etwa 50 t Gewicht zurückzulegen. Der Erfolg dieser Versuche ist nichts weniger als ermuthigend; um die wünschenswerthen Resultate in der Geschwindigkeit zu erreichen, brauchte man ganz andere Einrichtungen und noch stärkeren Druck; aber damit würde man das Gewicht der Motoren und somit auch die todte Last wieder entsprechend vermehren, so dass das Streben in dieser Richtung sich anscheinend im Kreise bewegt, ohne zum Ziele zu gelangen. Wenn es jedoch möglich wäre, einen wirksamen und praktisch verwerthbaren Betrieb mittelst comprimirter Luft einzurichten, so könnte man ebenso wie bei dem elektrischen Betriebe mit Vortheil von den bereits bestehenden Turbinenanlagen Gebrauch machen, welche für den Betrieb mit Dampflocomotiven werthlos sind und höchstens zur Treibung von Ventilatoren benutzt werden können.

Von Locomotiven, welche mit aufgestapelter Kraft arbeiten, hätten schliesslich noch die mit Faure'schen Accumulatoren ausgerüsteten Locomotiven in Frage kommen können, wie sie seit dem vergangenen Jahre die Pariser Gesellschaft „Force et Lumière" für den Tramwaybetrieb einzuführen versucht. Aber auch hier ist das Missverhältniss zwischen todter Last und Leistung noch ein so grosses, dass vorläufig an derartige Maschinen nicht gedacht werden konnte.

Unter solchen Umständen konnte der Entschluss der Gotthardbahn-Gesellschaft nicht anders als dahin ausfallen, die alten Dampflocomotiven auch für den Tunnel zu verwenden und abzuwarten, ob die weitere Entwickelung der Eisenbahntechnik späterhin andere Motoren zur Verfügung stellen wird. Bis zur Eröffnung der nördlichen und südlichen Anschlusslinien war der Verkehr zwischen Göschenen und Airolo ein nur sehr geringer; es genügten zu dessen Bewältigung 2 Maschinen von je 12 t, die ursprünglich für den Betrieb der Linie Cadenazzo-Locarno gebaut worden waren, einer Strecke von 12 km Länge und mit einer Maximalsteigung von 1 : 100. Der Tunnel hat im Maximum eine Steigung von 0,00582, so dass diese beiden Maschinen für den Betrieb desselben ausreichen; für den definitiven Betrieb glaubt man auf Grund der bisherigen Erfahrungen keine besonders starke Luftverunreinigung erwarten zu dürfen; man will den Betrieb womöglich so einrichten, dass das Feuer der Maschinen auf beiden Seiten des Tunnels tüchtig geschürt und gespeist wird und man ohne eine neue Schürung durch den Tunnel kommt. Da sich gerade bei der Schürung immer ein besonders starker Rauch entwickelt, so könnte man auf diese Weise ohne besondere Luftverunreinigung abkommen. Die Erfahrungen in diesem Puncte werden nicht ausbleiben und jedenfalls auch auf den Betrieb der kürzeren Tunnels einen günstigen Einfluss ausüben. Bisher sind bei der Beschränktheit des Verkehrs und dem herrschenden starken Luftzuge von Süd nach Nord starke Luftverunreinigungen nicht wahrgenommen worden.

Erwähnenswerth ist eine eigenthümliche Beobachtung, welche seitens des Chef-Ingenieurs Bridel im Tunnel gemacht worden ist. Das Innere des Tunnels ist ziemlich mit Feuchtigkeit gesättigt; die an einem Ende eintretende Luft ist an sich warm und erwärmt sich noch im Laufe ihrer raschen Bewegung durch die Röhre; sie absorbirt so Feuchtigkeit und, da nach dem entgegengesetzten Mundloche hin die Temperatur merklich abnimmt, verliert sie allmälig wieder an Sättigungscapacität und scheidet deshalb das aufgenommene Wasser ab, was sich in Form eines ziemlich dichten Nebels kundgiebt. Dieser Erscheinung, welche unter Umständen belästigend wird, könnte selbst durch eine künstliche Ventilirung und ebenso wenig natürlich durch die Anwendung besonderer Motoren abgeholfen werden. F. W.

Das Präliminar-Uebereinkommen der Staatsbahn mit der Ungarischen Regierung.

Die „Presse" veröffentlicht den Wortlaut des Präliminar-Uebereinkommens der Staatsbahn mit der Ungarischen Regierung. Das Uebereinkommen lautet hiernach wie folgt:

Vertrags-Punctationen,

welche als Grundlage eines zwischen der Königlich Ungarischen Regierung und der K. K. privilegirten Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu schliessenden Vertrages zwischen den Vertretern der Regierung und den Vertretern des Pariser Comités der Oesterreichischen Staatsbahn vereinbart wurden.

1. Die Statuten der Gesellschaft sind im Sinne jener Statuten, welche bis zur Zeit des Verkaufes der Italienischen Linien der K. K. priv. Südbahn für die „Vereinigte Süd-Oesterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft" auf Grund der vom K. K. Staatsministerium am 20. Juni 1862 sub No. 9571/797 erhaltenen Genehmigung in Wirksamkeit waren, umzuarbeiten, namentlich aber in der Weise:

a) dass der Sitz der Gesellschaft für die in Ungarn gelegenen Linien und anderweitigen Betriebsgeschäfte in Pest sei;

b) dass die Investirungs- und Betriebsrechnungen der Ungarischen Eisenbahnlinien von jenen der Oesterreichischen gänzlich getrennt geführt werden, der Fahrpark der Ungarischen Linien separirt und in der Bilanz des gesellschaftlichen Vermögens auch das Capital, das sich auf die Investirungen für den Betrieb der Ungarischen Linien bezieht, so viel als möglich abgesondert ausgewiesen werde; bezüglich der Theilung des Fahrparks soll der § 6 des zwischen beiden Regierungen der Monarchie bestehenden provisorischen Eisenbahn-Uebereinkommens vom Jahre 1868 massgebend sein, das heisst die Theilung soll verhältnissmässig zu dem durchschnittlichen Bruttoerträgnisse pro Meile der Linien beider Theile, nach den letzten 5 Jahren gerechnet, stattfinden;

c) dass für die Führung der gesellschaftlichen Agenden in Pest ein Verwaltungsrath und eine Generaldirection unabhängig von der Wiener Verwaltung errichtet werden. Beide Verwaltungsräthe sollen aus je 14 Mitgliedern, somit beide zusammen aus 28 Mitgliedern bestehen, von welchen höchstens die Hälfte, das heisst 14 Mitglieder, Einwohner von Paris sein können; und diese bilden das Pariser Comité; wenigstens die andere Hälfte der Mitglieder jedes der beiden Verwaltungsräthe müssen Inländer, somit die im Pester Verwaltungsrathe Ungarische Staatsbürger sein. Sowohl im Wiener als im Pester Verwaltungsrathe können die Mitglieder des Pariser Comités höchstens über 7 Stimmen verfügen. Der gemeinsamen Berathung des Pester und Wiener Verwaltungsrathes sollen nur die im § 37 der oben erwähnten Statuten der Südbahn angeführten Gegenstände unterzogen und diese in der gemeinsamen Sitzung der beiden Verwaltungsräthe verhandelt werden; diese allgemeinen Sitzungen sind alternativ in Pest und Wien abzuhalten. Die Generalversammlung der Actionäre soll ebenfalls abwechselnd in Pest und Wien abgehalten werden.

Der in den §§ 26 und 27 der gegenwärtig bestehenden Statuten der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vereinbarte Wirkungskreis des Pariser Comités wird, entsprechend den

durch die vorstehenden Vertrags-Punctationen hervorgerufenen Verhältnissen, im beiderseitigen Einvernehmen modificirt werden.

2. Die Gesellschaft verzichtet auf das ihr im Uebereinkommen vom 1. December 1866 eingeräumte Recht, laut welchem das Einlösungsrecht des Staates nur gleichzeitig auf ihr gesammtes altes und neues Eisenbahnnetz Anwendung finden kann; beziehungsweise sie willigt ein, dass die Ungarischen Linien ihres Netzes durch die Ungarische Regierung unabhängig von den Oesterreichischen Linien, und zwar schon nach dem 1. Januar des Jahres 1895 zu jeder beliebigen Zeit, in der in der Concessionsurkunde vorgeschriebenen Weise eingelöst werden können. Der Einlösungspreis wird zwar im Sinne der diesbezüglichen Stipulation der Concessionsurkunde, jedoch nur auf Grund des durch die im Sinne des Punctes 1 zu führenden, getrennten Betriebsrechnungen ersichtlichen Erträgnisses der Ungarischen Linien zu vereinbaren sein.

3. Die Gesellschaft überlässt der Ungarischen Regierung als Eigenthum den von Szöny bis zur Oesterreichischen Landesgrenze sich erstreckenden Theil ihrer Wien-Neu-Szönyer Linie im Tauschwege für die Waagthallinie. Der Tauschwerth beider Linien wird auf Grund des Schätzungswerthes, welcher dem factischen Zustande derselben entspricht, durch eine von beiden Parteien zu entsendende, aus fünf Experten bestehende Sachverständigencommission bestimmt, von welchen zwei Mitglieder durch die Regierung, zwei durch die Gesellschaft, das fünfte aber, als gleichzeitiger Präsident, durch die anderen vier Experten mit Stimmenmehrheit gewählt wird. Sollte für die Wahl des Präsidenten keine Stimmenmehrheit erzielt werden, so würde bezüglich der Ernennung desselben das Pester Handelsgericht erster Instanz ersucht werden. Die zwischen den Schätzungswerthen der beiden Linien sich ergebende Differenz wird durch die Partei, deren heutige Linie einen geringeren Werth repräsentirt, zu Gunsten der anderen Partei in baarem Gelde beglichen werden.

Als Fortsetzung der Waagthallinie wird die Gesellschaft die Strecke Trentschin-Sillein in einer Präclusivfrist von zwei Jahren ausbauen, bezw. für diese Strecke wird die Ungarische Regierung der Gesellschaft die Concession verleihen.

Alle durch die Regierung gemachten Studien dieser Strecke werden der Gesellschaft gegen Vergütung der darauf verwendeten factischen Kosten übergeben werden. Der Ungarische Staat garantirt der Gesellschaft in der im § 22 der Concessionsurkunde für die Linie Temesvar-Orsova vereinbarten Weise eine Reineinnahme, welche $5^1/_5$ pCt. des Baucapitals nach der Höhe der Baurechnungen der Strecke Trentschin-Sillein, sowie des Schätzungswerthes der ausgetauschten Waagthallinie repräsentirt.

4. Der Gesellschaft wird schon jetzt das principielle Zugeständniss gemacht, auf Grund des über die Localbahnen lautenden Gesetzartikels 31 vom Jahre 1880 zur Belebung ihres Hauptnetzes im Laufe der folgenden zehn Jahre in der Länge von 200 km Secundärbahnen zu bauen und sich die Concession einzelner durch Andere bereits ausgebauter bezw. im Bau befindlicher Secundärbahnen cediren zu lassen. Die durch die Gesellschaft neu zu bauenden Secundärbahnen werden nach den Bestimmungen des Gesetzartikels 31 vom Jahre 1880 in derselben Weise concessionirt werden, wie sie einem jeden anderen Unternehmer concessionirt würden. Die Gesellschaft wird den Besitz und den Betrieb dieser Bahnen unter demselben Titel erhalten, wie jeder andere Unternehmer, und die Beziehungen der Gesellschaft gegenüber der Regierung bezüglich dieser Bahnen werden dieselben sein, wie die eines jeden anderen Concessionärs, welcher auf Grund desselben Gesetzes Secundärbahnen concessionirt bekommen hat. Die durch die Gesellschaft neu zu bauenden, sowie die durch Andere ausgebauten oder im Bau begriffenen und durch die Gesellschaft zu übernehmenden Secundärbahnen werden im gemeinschaftlichen Einvernehmen mit der Gesellschaft bestimmt und in dem im Sinne des Punktes 7 der vorstehenden Vertragspunctationen mit der Gesellschaft abzuschliessenden Vertrage einzeln bezeichnet werden.

5. Um die Verkehrsverhältnisse zwischen dem Königlich Ungarischen Staatsbahnnetze und dem Eisenbahnnetze der Gesellschaft zu regeln, sowie um den öffentlichen Interessen Rechnung zu tragen, wird Folgendes vereinbart:

a) Die Gesellschaft verzichtet darauf, an ihre Ungarischen Linien im Interesse der Vermittelung des Orientverkehrs entweder direct z. B. bei Bazias, oder durch Vermittelung des Rumänischen Eisenbahnnetzes einen speciellen Anschluss herzustellen, oder aber durch die mit ihr in Verbindung stehenden Geldinstitute einen derartigen Anschluss herstellen zu lassen; in dem Falle aber, wenn dessenungeachtet ein solcher Anschluss hergestellt würde, verpflichtet sich die Gesellschaft, den durch diesen Anschluss gewonnenen Verkehr in Temesvar nach dem dort massgebenden Theilungscoëfficienten mit den Ungarischen Staatsbahnen zu theilen; dagegen sichert die Ungarische Regierung der Gesellschaft die Theilung desjenigen Verkehrs zu, welcher in Semlin auf die Linie Pest-Semlin über Pest hinausgeht, auf Grund des obigen Princips, d. h. nach dem in Pest massgebenden Theilungscoëfficienten.

b) Auf der auch fernerhin im Besitze der Gesellschaft verbleibenden Strecke Wien-Bruck wird die Gesellschaft sowohl für die nach Wien und weiter hinaus bestimmten Güter wie auch in umgekehrter Richtung die nämlichen Tarif-Einheitssätze gewähren, welche durch die Ungarischen Staatsbahnen für den Gütertransport bis Bruck oder von Bruck gewährt werden. Hinsichtlich des Personenverkehrs wird die Gesellschaft mittelst gehörig geordneter Anschlüsse von Wien bis Bruck und umgekehrt eben so viele und mit der nämlichen Geschwindigkeit verkehrende Züge einleiten, als die Ungarischen Staatsbahnen auf der Linie Pest-Bruck verkehren lassen werden.

c) Für den Import von Getreide und Mahlproducten von Rumänischer Provenienz wird die Gesellschaft dieselben Tarif-Einheitssätze in Anwendung bringen, als für den Transport von Ungarischem Getreide nach denselben Bestimmungsstationen. Desgleichen darf die Gesellschaft für transitirendes Rumänisches Getreide keine niedrigeren Tarif-Einheitssätze als für zum Export bestimmtes Ungarisches Getreide anwenden (d. h. der kilometrische Einheitssatz, der aus dem Tarife für Wien oder Bodenbach resultirt, darf auf der Ungarischen Strecke nicht niedriger sein). In beiden Fällen jedoch wird es gestattet sein, die Längendifferenz der Strecke Orsova-Temesvar gegenüber jener von Bazias-Temesvar nur mit 35 km zu bemessen; es muss demgemäss der Frachtsatz für Orsova im Verhältnisse zum Frachtsatze für Bazias mindestens diesen 35 km entsprechend theurer gehalten werden. Sollte das Ernteergebniss in Ungarn oder die Concurrenz einer Transportgesellschaft Abweichungen von diesen Stipulationen erheischen, so können sie auf Grund der von der Ungarischen Regierung von Fall zu Fall einzuholenden Genehmigung zur Ausführung gebracht werden.

d) Im Falle die Oesterreichische Staatseisenbahn Tarifbegünstigungen für den Import nach Ungarn eintreten liesse, verpflichtet sie sich, den Tarif-Einheitssatz, der aus dem Totalsatze für die Ungarischen Strecken resultirt, für dieselben Frachtartikel für den Ungarischen Export zu gewähren, wenn im Export dieselbe Distanzlänge befahren wird.

e) Um die Differenzen in der Anwendung der directen Tarife nach dem Auslande und nach Oesterreich für die im gebrochenen Verkehre der in Pest in den Lagerhäusern einzulagernden Güter zu beseitigen, wird im Refactienwege der directe Tarifsatz in Anwendung kommen. Zum Zwecke der Unterstützung der Pester Industrie sollen die Refactien ebenfalls für die aus den Rohproducten erzeugten Fabrikate gewährt werden; so wird zum Beispiele die Refactie in Anwendung kommen bei Getreide und Mehl, bei Getreide und Spiritus, im Falle die nämlichen Massnahmen für die ähnlichen Producte auf den Königlich Ungarischen Staatsbahnen platzgreifen. Die in der Provinz zu errichtenden Lagerhäuser werden im Refactienwege dieselbe Begünstigung im gebrochenen Verkehre geniessen.

6. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Linien, die sie durch gegenwärtige Punctationen erwirkt oder die durch sie gebaut werden, nicht zur Concurrenz gegen die Ungarischen Staatsbahnen zu benützen, hingegen verpflichtet sich die Ungarische Regierung, keinerlei Concurrenz den oben bezeichneten Linien der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft und den betreffenden Stationen durch die Ungarischen Staatsbahnen zu bereiten. Insbesondere soll zwischen Stationen der Linien des einen Paciscenten kein Concurrenztarif erstellt werden durch den anderen Paciscenten mit Zuhilfenahme der besprochenen Linien.

7. Auf Grund der gegenwärtigen Vertragspunctationen wird zwischen der Ungarischen Regierung und der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bis längstens Ende Juni dieses Jahres ein Vertrag geschlossen werden, mit Vorbehalt der Genehmigung der Ungarischen Legislative einerseits und des im Sinne der Statuten der K. K. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft competenten Forums andererseits. Die Ungarische Regierung wird in kürzester Zeit, sobald die Beschlüsse der gesellschaftlichen Generalversammlung in Rechtskraft getreten sind, die nöthigen Schritte thun, um die Genehmigung der Legislative zu erwirken. Sollte der auf Grund der gegenwärtigen Punctationen zu schliessende Vertrag bis 30. Juni d. J. nicht unterfertigt werden oder sollte die Genehmigung des Vertrages seitens der Gesellschaft bis 15. September d. J. aus dem Grunde nicht erfolgen, weil der diesbezügliche Beschluss der gesellschaftlichen Generalversammlung bis zu dieser Zeit nicht rechtskräftig würde, oder schliesslich die Genehmigung des Vertrages seitens der Ungarischen Legislative bis Ende December d. J. nicht erfolgen, so werden die vorstehenden Punctationen, beziehungsweise der

auf Grund derselben zu Stande gekommene Vertrag für null und nichtig erklärt.

Pest, am 17. April 1882. Ed. Joubert m. p.

In unserer Gegenwart:

A. Ronna m. p., als Zeuge. Fr. Csöke m. p., als Zeuge.

Im Namen der Ungarischen Regierung, mit dem Vorbehalte, dass die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn die vorstehenden Vertragspunctationen auch ihrerseits acceptirt:

Graf Szapary m. p., Königlich Ungarischer Finanzminister.
Paul Ordody m. p., Königlich Ungarischer Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen.

Reisebriefe aus Bosnien*).

(Originalcorrespondenz der „Montags-Revue".)

Sarajevo, 24. April 1882.

In den wenigen Tagen, die ich bis nun in Bosnien zugebracht, habe ich mich bereits überzeugen können, wie irrig die Ansichten sind, welche über dieses von der Natur so reichlich ausgestattete Land verbreitet sind, wie irrige Ansichten selbst Diejenigen mitbringen, welche sich darüber zu unterrichten bemüht waren, und in wie hohem Grade dasselbe verdient, von Touristen, von Unternehmungslustigen und noch mehr von Denjenigen besucht zu werden, welche direct oder indirect einen Einfluss auf die Geschicke des Landes auszuüben haben. Ich kenne in der Nähe von Wien keine Gegend, welche für Einen, der überhaupt keine mohammedanischen Länder kennt, der weder Minarete noch Turbane gesehen, einen solchen Reiz zu bieten vermöchte, wie „Neu-Oesterreich". In Anhoffung eines nicht lange mehr zu entbehrenden „Bädecker für Bosnien-Herzegowina" erfülle ich daher gerne Ihren Wunsch, einige Reisenotizen zu übersenden.

Die Reise von Wien nach Sarajevo erfordert gegenwärtig drei Tage und besteht aus 3 wesentlich verschiedenen Theilen, nämlich: 1. einer 27stündigen Eisenbahnfahrt auf 533 km Normalbahn oder (wie man in Preussen sagen würde) Vollbahn von Wien bis Bosnisch- (früher Türkisch-) Brood; 2. einer 13stündigen Fahrt auf der 190 km langen Schmalspurbahn von Brood nach Zenica; 3. einer rund 80 km weiten, 11- bis 12stündigen Militär-Postfahrt von Zenica nach Sarajevo.

Ueber den ersten Theil der Reise sollte eigentlich nichts zu sagen sein, als dass man auf dem Südbahnhof in Wien directe Fahrkarten bis Brood lösen kann, daher man Abends 7 Uhr 10 Minuten abfährt und die Route Oedenburg, Barcs, Fünfkirchen, Villany, Essegg und Dalya einschlägt. Es sind aber doch einige Bemerkungen zu machen! Die erste betrifft den Aufenthalt in Villany, wo man um halb 1 Uhr Nachmittags, natürlich hungerig, eintrifft und den theoretisch 25 Minuten, in der Praxis aber manchmal noch geringeren Aufenthalt etwas kurz findet, während man in dem nahen Essegg kurz darauf volle drei Viertelstunden verweilt, mit denen wohl die Mehrheit der Reisenden nichts anzufangen weiss. Allein die wahre Geduldprobe beginnt erst in Dalya, wo man Abends 4 Uhr 25 Minuten eintrifft und sich nur noch 104 km vom Ziele befindet, das man wegen der Nachtruhe gerne früh erreichen möchte, das man aber doch erst nach 10 Uhr erreicht, weil man — incredibile dictu — fast in jeder der 9 Zwischenstationen ohne jeden sichtbaren Grund je 20, sage zwanzig Minuten stehen bleibt. Eine letzte Ueberraschung erwartet den Reisenden in der Station Slavonisch-Brood, wo er für die letzten 4 oder 5 km bis Bosnisch-Brood eine neue Fahrkarte lösen und sein Gepäck umschreiben lassen muss, obwohl beide Strecken Dalya-Slav. Brood und Slav. Brood-Bosn. Brood von einer und derselben Bahnverwaltung betrieben werden.

Hoffen wir, dass in dem bevorstehenden Sommerfahrtenplan all' dieses kleine Ungemach, unter dem der Personenverkehr nach Bosnien leidet und an dem das Land Bosnien ganz unschuldig ist, abgestellt werde. Nichts ist leichter, als um 7 Uhr in Brood einzutreffen, und der Reisende bedarf es, um sich sein Nachtlager zu wählen und nach einer bereits durchfahrenen ersten Nacht gehörig ruhen zu können.

Die Abfahrt von Bosnisch-Brood am zweiten Reisetag erfolgt dermalen um 5 Uhr Früh. Nicht ohne Erstaunen erblickt der Reisende ein Geleise, das ihm den Eindruck eines Spielzeuges macht, denn dasselbe hat nur 76 cm Spurweite, statt 144 normal. Er sucht sich einen Wagen, sucht aber lange, nicht als ob Mangel daran wäre, sondern weil die vorwiegend vorhandenen älteren Wagen in der Art der Omnibusse construirt und ziemlich enge und unbequem sind, und ein guter Theil der Reisenden sich nicht anlehnen kann, ohne Gefahr zu laufen, die hinter seinem Rücken befindlichen Glasfenster einzudrücken. Für eine 13stündige Fahrt ist das keine frohstimmende Haltung. Der nicht privilegirte Reisende blickt deshalb auch mit Neid und Scheelsucht auf die neu angeschafften, nach dem Coupéesystem gebauten Personenwagen, welche ihrer geringen Anzahl wegen noch nicht in Betrieb gesetzt sind, aber an Comfort in der That nichts zu wünschen übrig lassen.

Hinter der Station Dervent, wo sich die Reparaturwerkstätte und die Direction der in Militärbetrieb befindlichen Bosnabahn und wo die erwähnten neuen Wagen dem Gelüsten des Publikums preisgegeben sind, beginnt eine Art Semmering, um von dem Ukrinathal in das Bosnathal zu gelangen. Endlose Schleifen und Windungen entwickeln sich. Viele der Curven haben nur 50, ja auch nur 40 m Halbmesser (189 auf dem Semmering) und der Zug fährt äusserst langsam. Er fährt aber so langsam nicht wegen der Schmalspur, sondern weil die Laschenverbindung bis jetzt noch grossentheils nur mit zwei statt vier Bolzen befestigt ist und weil die älteren Maschinen zu schwach sind. Auf der bereits consolidirten Strecke Kotorsko-Doboj fuhren wir bereits mit 23 km Geschwindigkeit und die neu angeschafften sogenannten Zwillingsmaschinen, von denen aber erst eine einzige abgeliefert und im Dienste ist, fahren anstandslos mit 33 km. Auch in Beziehung auf den Frachtentransport hat die Betriebsverwaltung durch Umgestaltung des ursprünglichen, höchst primitiven Wagenparks sehr bemerkenswerthe Resultate erzielt. Schon jetzt verkehren auf dieser Miniaturbahn sehr stattlich aussehende Züge von 15 bis 20 Wagen. Die erwähnten, in Ablieferung begriffenen Zwillingsmaschinen ziehen aber 120 t oder 1 200 Metercentner auf den Steigungen von 14 pro mille und die neuen Güterwagen laden 6 t = 60 Metercentner netto.

Die Fahrt durch das Bosnathal ist eine durchwegs liebliche, anheimelnde und theilweise reizende, so insbesondere bei Maglaj und Vandruk. In Maglaj, wo sich die Züge kreuzen und wo Mittagsstation ist, ist ein reges Leben. Wäre nicht die bunte Tracht der Eingeborenen, welche im Vergleich zu den „Schwabas" überall den Eindruck von bunten Schmetterlingen machen neben schwarzen oder farblosen Käfern — wären nicht die blühenden Obstbäume — man könnte sich in gewissen Theilen Kärntens oder Steiermarks wähnen. Die Ankunft in Zenica erfolgt dermalen Abends 6 Uhr 24 Minuten.

Dank der fortschreitenden Consolidirung und Vollendung der Bahn kann auch ihre Fahrgeschwindigkeit successive vermehrt werden. Ursprünglich betrug die Fahrzeit des Postzuges über 16 Stunden, jetzt nur noch 13 und mit dem am 16. Mai ins Leben tretenden Fahrplan wird sie auf 11 Stunden 50 Minuten reducirt: nämlich Abfahrt von Brood 6 Uhr 10 Minuten Früh, Ankunft in Zenica Punkt 6 Uhr Abends. Und in einigen Monaten, wenn gewisse Holzprovisorien beseitigt werden, soll die Geschwindigkeit wiederum erhöht werden. Noch sei erwähnt, dass die schmalspurige Bosnabahn im Februar 13 000 Mann Truppen sammt Wagen, Pferden und Gebirgsgeschützen transportirte, dass die Züge auch jetzt noch von aufmarschirenden oder heimkehrenden Soldaten, auch von Kranken- und Beamtenfamilien wimmeln und dass es nur einer überaus umsichtigen Betriebsverwaltung gelingen konnte, einen solchen Verkehr inmitten einer allgemeinen Bahnumgestaltung, mit einem in jeder Beziehung unzulänglichen Fahrpark zu bewältigen, ohne dass der Civilverkehr die geringste Störung erlitten hätte und ohne dass seit der Betriebseröffnung im Jahre 1879 der geringste Bahnunfall zu verzeichnen gewesen wäre.

Alle, die sich an dem Kampfe um Normalspur gegen Schmalspur betheiligen, sollten nicht ermangeln, dieses nicht ausser ihrem Bereiche liegende, ich darf wohl sagen vaterländische Beispiel mit eigenen Augen anzusehen. Hier in Bosnien ist dieser Kampf, wie in Sachsen, so ziemlich ausgefochten, zu Gunsten der Schmalspur ausgefochten! Jenseits der Save wird der Kampf voraussichtlich noch lange dauern, namentlich wenn ein Theil der Kämpfer — und zwar vielleicht der hitzigste! — gegen Dinge ankämpft, die er nie gesehen. Dabei sind aber Millionen und Millionen engagirt. Darum — Ihr Alle, die Ihr zweifelt — kommet her und sehet!

In Zenica wie in Brood mangelt es nicht an Unterkunft. In den Militär-Reservezimmern, welche jedoch selbstverständlich nicht Jedermann zugänglich sind, ist sie sogar vorzüglich. Dasselbe gilt von den Bahnrestaurationen.

Der dritte Reisetag ist nicht der uninteressanteste. Die von dem Train bediente Militärpost besteht meist aus 6 bis 10 Wagen, theils zum Packet-, theils zum Personentransport. Auf der ganzen Strasse entfaltet sich ein überaus reger, interessanter Verkehr, und das landschaftliche Bild bietet einen nicht minder reichen Wechsel. Bald erblickt man den gegenwärtig noch mit Schnee bedeckten Vlasich hinter Travnik, bald die Bosnische Centralkette, bald das von den Geologen der K. K. Reichsanstalt so benannte, in die nächste Nähe gerückte Bosnische „Erzgebirge" mit seinen mineralischen Reichthümern bei Foinica, bei Kresevo, bei Kisseljak etc. Aber nichts ist überraschender, als das sich allmälig entrollende Panorama der Hauptstadt Sarajevo.

Wer Zeit findet zu einem Ausflug nach Travnik, der alten Landeshauptstadt, möge diesen Ausflug nicht unterlassen. Die Lage in einem engen Felsthal, an dessen Hängen sie hinaufreicht,

*) Nachstehender anziehend geschriebene Feuilletonartikel, welcher nach seiner Chiffre (W. v. N.) vom K. K. Sectionschef und Generaldirector a. D. Herrn W. v. Nördling herrührt, möchte für Alle, die sich für die Secundär- resp. Schmalspurfrage interessiren, von Bedeutung sein und bringen wir deshalb solchen vollständig zum Abdruck. Die Redaction.

ist einzig, und die Stadt hat ihren Orientalischen Charakter viel reiner bewahrt, als Sarajevo, wo sich jetzt Häuser, die der Wiener Ringstrasse entnommen scheinen, unter die Türkischen Holzbaracken hineindrängen.

In einigen Monaten wird übrigens die Postwagenfahrt von Zenica hierher gänzlich entfallen, in Folge der Eröffnung der im Bau befindlichen Eisenbahnstrecke von Zenica dem Bosnaflusse entlang nach Sarajevo. Einige hoffen noch, dass diese Eröffnung am 18. August, als dem Allerhöchsten Geburtsfeste, stattfinden werde. Andere zweifeln, weil an mehreren Stellen bedenkliche Rutschungen eingetreten seien, die vor dem Monat October kaum zu beheben sein dürften. Ein solcher Aufschub wäre für das ganze Land höchst bedauerlich und wahrscheinlich auch wieder auf das Kerbholz der Normalspurfanatiker zu setzen. Hätte man auf der Schmalspurbahn Zenica-Sarajevo Halbmesser von 70 oder 80 m verwendet, wie sie sich auf der Bosnabahn als vollkommen unbedenklich bewährt haben, so hätte man die Rutschpartien gar nicht oder nur wenig anzuschneiden gehabt. Statt dessen aber wollte man absolut Halbmesser von 275 m haben, um vielleicht einmal in 50 oder 100 Jahren die Bahn normalspurig umbauen zu können, und man hat dafür nicht viel weniger als eine Million Gulden mehr verausgabt. Dafür bekommt nun (da der Winter doch kaum ins Gewicht fällt) das Land seine Lebensader um ¼ oder ⅓ Jahr später. W. v. N.

Zur Frage der Verwaltung der Französischen Staatsbahnen.

(Schluss.)

Wie bereits bemerkt, sind in Frankreich bei der Verwaltung der vom Staate gekauften resp. gebauten Bahnen 3 verschiedene Systeme versucht worden. Für die auf Grund des Gesetzes vom 18. Mai 1878 angekauften Bahnen ist durch 2 Decrete vom 25. Mai 1878 eine besondere Behörde unter der Bezeichnung: „Verwaltung der Staatsbahnen" (Administration des chemins de fer de l'État) creirt worden. Der Bau von Staatsbahnen in Folge der vor oder nach dieser Epoche erlassenen Gesetze ressortirt im Uebrigen jedoch von dem Minister der öffentlichen Arbeiten; man hat der alten Organisation nur ein neues Glied hinzugefügt, nämlich eine durch 2 Ministerialverfügungen vom 5. Juli 1880 eingesetzte besondere Abtheilung für die Beschaffung, die Uebernahme und die Ausgabe der für die Ausrüstung der durch den Staat gebauten Bahnen erforderlichen Materialien und Gegenstände. Von dem 1878 angekauften Bahnnetze wird der Unterbau der noch nicht vollendeten Linien oder Theilstrecken unter der Verantwortlichkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten fertiggestellt, während die Oberbau- und Ergänzungsarbeiten nach Massgabe der von dem Minister erlassenen Anordnungen durch die genannte Verwaltung der Staatsbahnen ausgeführt werden. Von den zahlreichen, nach 1878 vom Staate gekauften oder auf fiscalische Kosten gebauten und in Betrieb gesetzten Linien sind der letzteren Behörde nur einige Strecken unterstellt, welche sich direct an das 1878 geschaffene, provisorische Bahnnetz anlehnten.

Der eigentliche Charakter der durch die Decrete vom 25. Mai 1878 angeordneten Organisation ist nur dann richtig zu beurtheilen, wenn man die bei ihrer Etablirung massgebenden Umstände berücksichtigt. In dem Artikel 4 des Gesetzes vom 18. Mai hiess es nämlich: „Bis definitive Grundlagen für das Regime, welchem die gekauften Bahnen unterworfen sein sollen, festgesetzt sein werden, wird das Ministerium der öffentlichen Arbeiten vermittelst solcher Massregeln, welche es als am mindesten belastend für den Fiscus erachten wird, die provisorische Betriebsleitung sichern. Durch Decrete werden die Vorschriften festgesetzt, nach welchen die Einnahmen und Ausgaben des provisorischen Betriebes, sowie der Modus, nach welchem dieselben zu justificiren sind, geregelt werden." In dem Berichte, welcher den Decreten vom 25. Mai 1878 vorangeht, erläutert der Minister der öffentlichen Arbeiten den Standpunkt, welchen er hierbei im Einverständnisse mit dem Finanzminister eingenommen hat, nämlich eine Organisation zu schaffen, welche je nach dem Willen des Parlamentes aufgehoben oder beibehalten werden kann, ohne den sonstigen Verwaltungsapparat zu alteriren. „Diese Specialbehörde", sagt er, „sollte gewissermassen einen Annex zu unseren Verwaltungen bilden, welcher an der Seite derselben unabhängig und ohne ein anderes Band, als das einer sorgfältigen und rigorosen Controle functioniren könnte. Die Selbstständigkeit dieser Behörde musste derartig gewahrt werden, dass bei einer etwaigen Rückkehr zum Privatbahnsystem mit der Beseitigung derselben jegliche Inconvenienz und jegliches Deplacement von Personen und Befugnissen thunlichst ausgeschlossen war." Weiterhin erklärt er: „Gleichzeitig haben wir hiermit vortheilhaft die Weitläufigkeiten, zu welchen die Versuche des Staatsbahnbetriebes häufig Veranlassung gegeben haben, vermieden. Mit Recht hat man über die Verzögerungen und die vielfachen Inconvenienzen, welche aus dem directen Eingreifen der Staatsregierung in die zahlreichen Details einer grossentheils commerziellen Geschäftsthätigkeit resultiren, Beschwerde geführt. Die Creirung eines Verwaltungsrathes (Conseil d'administration), welcher mit ähnlichen Attributen wie die Verwaltungsräthe der Gesellschaften auszurüsten ist, wird dem Staate gestatten, sich in gewisser Beziehung ausserhalb einer Sphäre zu halten, welche nicht für ihn bestimmt zu sein scheint. Er wird, wie es gegenüber den concessionirten Bahnen geschehen ist, nur zur Controle, zur Genehmigung der Fahrpläne, zur Bestätigung der Tarife und zur Sicherung der Anwendung von Gesetzen und Reglements interveniren."

Es sind dies die Motive für die durch die Decrete vom 25. Mai 1878 geschaffene Special-Behörde, welche mit ziemlich weitgehenden Vollmachten ausgerüstet ist, und ein eigenes Budget hat, dessen Saldo, mag dasselbe die Einnahmen überschreiten oder nicht, dem Staatsbudget besonders beigefügt sein muss.

Nach Art. 2 des Organisationsdecretes besteht der unter der oberen Aufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit der Verwaltung der Bahnen betraute Verwaltungsrath aus 9 durch den Präsidenten der Republik ernannten Mitgliedern; das Decret bestimmt jedoch nicht die Berufsklassen, aus welchen dieselben gewählt werden müssen, während in Italien durch das den provisorischen Betrieb der Staatsbahnen betreffende Gesetz vom 8. Juli 1878 vorgeschrieben ist, dass die Mitglieder des Parlamentes dem Verwaltungsrathe nicht angehören dürfen. Der Verwaltungsrath hat nach Art. 4 die Befugniss: 1. auf Vorschlag des Directors die sämmtlichen Beamten mit Ausnahme der Ressortvorsteher zu ernennen und abzusetzen; 2. die sämmtlichen Tarife vorbehaltlich der ministeriellen Bestätigung festzusetzen oder zu modificiren; 3. die auf die Organisation des Dienstes, die Fahrordnung, die Bahnpolizei und den Bahnbetrieb bezüglichen Reglements zu erlassen; 4. die verschiedene Dienstzweige betreffenden Vereinbarungen und Verträge zu genehmigen; 5. die Finanzverwaltung zu leiten und 6. alle Rechtsacte zu vertreten. Nach Art. 5 kann er bindende, auf den Betrieb eines Theiles oder der Gesammtheit des Bahnnetzes bezügliche Verträge abschliessen.

Das Decret über die Finanzorganisation bestimmt in Art. 5, dass das jährliche Budget der Staatsbahnen durch den Verwaltungsrath festgesetzt und der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten unterbreitet wird. Der Verwaltungsrath stellt die durch das Budget oder durch specielle Erlasse des Ministers (Art. 6) ihm eröffneten Credite zur Disposition des Directors. Der gesammte Dienst, sowie jede Einnahme basirt auf den Anordnungen des Verwaltungsrathes.

Das Verhältniss des letzteren gegenüber dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist theils durch die beiden soeben citirten Decrete, theils durch einen Ministerialerlass vom 20. Juni 1878 fixirt. Der ministeriellen Genehmigung unterliegen im Uebrigen alle Acte, welche eine solche bei den concessionirten Gesellschafen erfordern würden, und ausser den bereits erwähnten Punkten u. A. die Festsetzung der Gehälter, der den Beamten zu bewilligenden Entschädigungen und Prämien etc. In allen sonstigen Angelegenheiten besitzt der Verwaltungsrath, vorbehaltlich der am Schlusse jedes Verwaltungsjahres stattfindenden Rechnungslegung, volle Freiheit und Initiative des Handelns.

Die Leitung der administrativen und technischen Dienstressorts ist einem unmittelbar von dem Verwaltungsrathe abhängigen Director unterstellt, welcher im Einvernehmen mit demselben auf den Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch Decret ernannt wird. Unter dem Director und durch den Minister au fden Vorschlag des Verwaltungsrathes ernannt, fungiren ein Betriebschef (chef de l'exploitation), ein Ober-Ingenieur der Wagen- und Maschinenverwaltung (ingénieur en chef du matériel et de la traction) und ein Ingenieur für die Unterhaltung der Bahn und der Hochbauten (ingénieur de la voie et des bâtiments). Ein unter dem Titel als General-Einnehmer der Staatsbahnen (caissier général des chemins de fer de l'Etat) in administrativer Beziehung dem Verwaltungsrathe unterstellter und im Uebrigen von dem Rechnungshofe (Cour des Comptes) abhängiger Beamter ist mit der Gesammtcontrole der auf die einzelnen Stationen entfallenden Einnahmen und Ausgaben beauftragt und hat ausserdem die directe Einziehung bestimmter Einnahmen, sowie die Auszahlung der auf seine Kasse angewiesenen Beträge zu veranlassen. Das Decret über die Finanzorganisation bestimmt alle das Budget, die Ausübung des Kassendienstes, die Ertheilung von Einnahme- und Ausgabemandaten, die Buchführung, die Controle, den jährlichen Kassenabschluss, das Contocurrent des Generaleinnehmers der Staatsbahnen mit der Staatskasse etc. betreffenden Vorschriften, welche thunlichst denjenigen des Staatsrechnungswesens entsprechen.

Es mag bestritten werden, ob die vorstehend angedeutete Organisation das beste System des Eisenbahnbetriebes durch den Staat repräsentirt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, welcher sie eingeführt hat (Herr de Freycinet), war weit entfernt sie als solches in seinem Berichte vom Jahre 1878 zu bezeichnen. Er sah in ihr vielmehr das beste Mittel, eventuell die Rückkehr des Staates von dem Betriebe der durch denselben erworbenen Bahnen zu dem Betriebe durch die Gesellschaften zu erleichtern. Zu diesem Behufe hatte er die Stellung des Verwaltungsrathes und der demselben untergeordneten Beamten im

Allgemeinen der bezüglichen Organisation der concessionirten Gesellschaften conform gestaltet. In gleicher Weise kritisirte neuerdings in einer Rede der gegenwärtige Minister der öffentlichen Arbeiten (Herr Carnot) diese Gesellschaftsverwaltung des Staatsbahnnetzes, um deutlich darauf hinzuweisen, dass er thatsächlich für die Handlungen des Verwaltungsrathes keine Verantwortung habe. Ohne Zweifel vermeidet man auf diese Weise, wie Herr de Freycinet sagte, „die Verzögerungen und die vielfachen Inconvenienzen, welche aus dem directen Eingreifen des Staates in die zahlreichen Details einer grossentheils commerciellen Geschäftsthätigkeit . . . und in eine, augenscheinlich nicht für ihn bestimmte Sphäre resultiren“.

Muss aber nicht der Minister für das Gebahren einer so grossen Behörde vor dem Parlamente verantwortlich sein? Muss das Parlament nicht in der Lage sein, nicht allein die vollendeten Thatsachen zu controliren, sondern auch zuvor das Einnahme- und Ausgabebudget zu votiren, wie es bei dem Post- und Telegraphendienste, bei den Staatsmanufacturen und selbst bei den Specialbudgets der Nationaldruckerei und der Ehrenlegion geschieht? Die Frage ist kürzlich im Senat berührt und wird in nächster Zeit wieder zur Sprache gelangen.

Neben dieser Organisation der Specialverwaltung der Staatsbahnen ist das System der Verpachtung verschiedener Strecken derselben an mehrere grosse Gesellschaften, an deren Bahnnetz jene sich anschliessen, zu nennen. Derartige Verträge sind u. A. mit der Ost-, West-, Nord- und Orléansbahn abgeschlossen, und zwar provisorisch, da die Gesetze, welche den Minister ermächtigen, für den Betrieb der Bahnen zu sorgen, und welche die Verpachtung gestatten, bestimmen, dass die Verträge bei 6monatlicher vorheriger Kündigung seitens des einen der Contrahenten aufgehoben werden können und in jedem Falle am 30. Juni 1882 erlöschen.

Die Hauptpunkte dieser Verträge sind sich nicht völlig gleich, da der Minister bei der Ausdehnung dieses Systems auf neue Linien die Bedingungen möglichst zum Vortheile des Staates und des Publikums verbessert hat, und da in jedem Falle die speciellen localen und anderweitigen Verhältnisse massgebend waren. Die Gesellschaften übernehmen die Verpflichtung, den Betrieb der gepachteten Strecken mit eigenem Personale, eigenen Mitteln und eigenem Materiale unter den durch das specielle Lastenheft vorgeschriebenen Bedingungen zu bewirken (in einigen Verträgen ist auf das dem Gesetze vom 4. Decbr. 1875 annectirte Lastenheft Bezug genommen). In Betreff der Tarife ist in den neueren Verträgen festgesetzt, dass die gepachteten Linien in ihren Relationen zu den Nachbarbahnen so behandelt werden, als ob sie zu dem Bahnnetze der Gesellschaft gehörten, und dass die Tarife jeglicher Art, generelle, specielle und Verbandstarife, auf die ersteren Anwendung finden. Der Minister behält sich indessen die Befugniss vor, jederzeit die Tarifabänderungen, welche er im öffentlichen Interesse für nützlich erachtet, anzuordnen.

Den Reisenden ist die Wahl der Route frei gestellt. Die Güter sind auf Grund der meisten Verträge über die kürzesten Routen zu befördern; jedoch wird hierbei in einigen Fällen mit Rücksicht auf die Steigungs- und Curvenverhältnisse für die gepachtete Linie eine grössere Länge gerechnet als thatsächlich vorhanden, während in anderen Fällen die Güter über diejenige Route geführt werden sollen, welche der Minister im Einvernehmen mit der Gesellschaft in Betreff der Betriebsausgaben als die öconomisch vortheilhafteste bezeichnet. Im Uebrigen sind sowohl dem Staate als auch der Gesellschaft Tarifreductionen untersagt, welche lediglich den Zweck haben würden, den Verkehr von den unter gewöhnlichen Umständen zu benutzenden Routen abzulenken.

Die ersten Einrichtungsbauten, wie Herstellung des zweiten Geleises, Erweiterung der Bahnhöfe etc., fallen dem Staate zur Last, werden jedoch auf seine Kosten durch die Gesellschaften ausgeführt. Die Erweiterungsarbeiten der gemeinschaftlichen Bahnhöfe übernimmt nach einigen Verträgen die Gesellschaft, während nach anderen der Staat eine den Verkehrsantheilen der neuen Strecke proportionale jährliche Miethe entrichtet. Die Gesellschaft ist ferner gehalten, das Bahnhofsinventar, sowie das erforderliche rollende Material zu beschaffen, der Staat jedoch verpflichtet, Beides beim Erlöschen des Pachtvertrages für einen von Sachverständigen festzusetzenden Taxpreis zu übernehmen.

Behufs Ermittelung der an die Gesellschaft zu entrichtenden Entschädigung wird eine gesonderte Rechnung der Einnahmen und Ausgaben der verpachteten Strecken aufgestellt, welche: 1. einen Theil der Generalkosten der Gesellschaft; 2. die speciellen Betriebsausgaben der betreffenden Linie und 3. eine jährliche Miethe umfasst, welche 5 pCt. der durch die Gesellschaft für Beschaffung des Bahnhofsinventars, der Werkstätteneinrichtungen, der Vorräthe etc., sowie des erforderlichen rollenden Materiales verauslagten Summen repräsentirt. Der vom Staate für die Betriebsausgaben zu zahlende Betrag darf jedoch eine fixirte Pauschalsumme nicht überschreiten. Die für letztere massgebende Höhe ist je nach den Umständen verschieden. In den ersten, mit der Ost- und Westbahngesellschaft bezw. am 13. und 23. August 1880 abgeschlossenen Verträgen wurde das Maximum nach der Formel: $D = 6\,000$ Frcs. $+ 0{,}40\ (R - 6\,000)$ ermittelt, worin D das Maximum der pro Kilometer jährlich zu zahlenden Betriebsausgaben und R die pro Kilometer erzielte Bruttoeinnahme (unter Abzug der Steuern) repräsentirt.

Die Verträge enthalten jedoch die Bestimmung, dass der Staat verpflichtet ist, nicht mehr als 3 Züge in jeder Richtung zu beanspruchen, wenn die Einnahme nicht 8 000 Frcs. überschreitet; nicht mehr als 4 resp. 5 Züge desgl. bei einer Einnahme von bezw. höchstens 11 000 resp. 14 000 Frcs., wobei also je ein weiterer Zug einer Vermehrung der Einnahmen um 3 000 Francs entspricht; über diese Grenze hinaus vermehrt sich das Maximum um einen Betrag von 1,50 Frcs. pro durchlaufenen Kilometer. Ist hingegen eine Reineinnahme vorhanden, so wird dieselbe zwischen dem Staate und der Gesellschaft nach dem Verhältniss 2 : 1 getheilt.

In den neueren Verträgen sind diese Bestimmungen sehr vereinfacht, indem ganz allgemein der Betrag von 2,60 Frcs. für jeden durchlaufenen Kilometer der Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebenen oder genehmigten Züge gezahlt wird. Ferner erhält die Gesellschaft eventuell: 1. eine Sparsamkeitsprämie von ⅓ der Differenz zwischen dem veranschlagten Maximum und der wirklichen Summe der Betriebsausgaben und 2. einen Antheil am Reinertrage, und zwar ⅓ desjenigen Theiles der Nettoeinnahme, welcher je nach Umständen 3 000 oder 5 000 Frcs. pro Kilometer überschreitet. Schliesslich hat sich der Staat vorbehalten, von jeglicher Miethe für die Benutzung der gemeinschaftlichen, der Gesellschaft bereits gehörenden Bahnhöfe, sowie von jedem Antheile an den Betriebsausgaben derselben befreit zu sein; dagegen werden die Bahnhofsspesen und die Be- und Entladungskosten der Güter zu Gunsten der Gesellschaft erhoben.

Man ersieht leicht die dem Staate aus diesen Verträgen mit den bereits vorhandenen Gesellschaften, welche ihr Capital, ihre Beamten, ihr Material etc. zur Disposition der neuen, als Annexe ihres Netzes betrachteten Linien stellen, erwachsenden Vortheile.

Es erübrigt noch, das System des Regiebetriebes durch die dem Minister der öffentlichen Arbeiten direct unterstellten Ingenieure zu erwähnen, welches nach Massgabe der Decrete vom 6. November 1880 und vom 12. Februar 1881 nur auf 2, in den Departements Orne und Pyrénées-Orientales gelegenen Bahnen von 60 km Länge Anwendung findet. In einer am 27. Juli 1881 im Senate gehaltenen Rede hat der Minister der öffentlichen Arbeiten im Uebrigen erklärt, dass dieses nur mit Rücksicht auf exceptionelle Umstände organisirte System auf weitere Strecken nicht ausgedehnt werden solle. Es erscheint auch schwierig, einen so beschränkten Betrieb unter günstigen Bedingungen functioniren zu lassen. Beispielsweise hat sich der mit der Betriebsleitung der einen dieser Bahnen betraute Ingenieur veranlasst gesehen, bei der benachbarten grossen Eisenbahngesellschaft die Ueberweisung des erforderlichen Materiales, der Schienen, Schwellen etc. nachzusuchen.

Wir bemerken schliesslich wiederholt, dass keines der zur Zeit vorhandenen Bahnsysteme als ein definitives zu erachten ist, und dass diese Frage demnächst in der Kammer eine endgültige Entscheidung finden wird. K—e.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 21. Mai. (Politische Wochenschau. Berl. Stadtbahn. Concessionirung von Secundärbahnen. Nordh.-Erfurt. Werrabahn. Rechte-Oderuferbahn. Märkisch-Posen. Breslau-Warschau. Oels-Gnesen. Oberschlesische Eisenbahn. Cottbus-Grossenhain und Märkisch-Posen. Bestimmungen, betreffend Auf- und Abladen der Güter.)

In voriger Woche hat der Reichstag, nachdem er die erste Berathung der Versicherungsvorlagen beendet hatte, Ferien gemacht und wird seine Thätigkeit erst am 6. Juni mit der zweiten Lesung des Zolltarifs wieder aufnehmen. Die Commission, in welche die Versicherungsvorlagen verwiesen sind, wird ihre Arbeiten unter dem Vorsitz des Freiherrn zu Frankenstein am 1. Juni beginnen, kann also von den langen Pfingstferien nur wenige Tage ausnutzen; bei den anderen Commissionen wird es voraussichtlich nicht besser gehen. Demnächst wird dem Reichstag ein Gesetzentwurf, betreffend die Erbauung einer Gürtelbahn in Mühlhausen im Elsass, zugehen. Die reichsländischen Abgeordneten nehmen ein sehr lebhaftes Interesse an dieser Bahnanlage, welche der Mühlhauser Industrie grosse Dienste zu erweisen bestimmt ist. Das Reichs-Eisenbahnamt hat die erforderlichen Vereinbarungen bereits getroffen; nach denselben sollen die Arbeiten für die projectirte Bahn bereits im nächsten Frühjahr begonnen und möglichst beschleunigt werden; den Bau würde die Reichs-Eisenbahnverwaltung selbst unternehmen und später auch den Betrieb der Linie leiten. Das Tabakmonopol wird, wie man nun wohl mit Bestimmtheit annehmen kann, in dieser Session nicht im Sinne der Regierung erledigt werden, da die Commission alle Paragraphen abgelehnt hat. In parlamentarischen Kreisen verlautet allerdings, bei der zweiten Berathung im Plenum solle der Antrag auf nochmalige Verweisung der Vor-

lage an eine ständige Commission gestellt werden. Dieser würde dann auch die Bilanz der Strassburger Manufactur vorgelegt. Eine Majorität wird dieser Antrag voraussichtlich nicht finden. — Die Revision der Actiengesetzgebung ist nunmehr für die nächste Reichstagssession in Aussicht genommen. Die Sachverständigencommission, welche im vorigen Monat bezüglich dieser Angelegenheit zusammenberufen war, wird nicht wieder in Thätigkeit treten. Die Resultate ihrer Berathungen werden als ausreichendes Material für weitere gesetzgeberische Schritte erachtet. — Die in der letzten Landtagssession unerledigt gebliebene Vorlage über Erbauung des Rhein-Emscanals wird dem nächsten Landtage möglichst frühzeitig in der Session und zwar, wie es heisst, unverändert wieder vorgelegt. Möglich, dass man sich dazu entschliesst, den Motiven eine weitere Ausdehnung zu geben und besonders den von militärischer Seite betonten Gesichtspunkten für die Vorlage einen breiteren Spielraum zu gönnen.

Die Verwaltung und Betriebsleitung der für den Externverkehr bestimmten Anlagen und Einrichtungen der Berliner Stadtbahn geht nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin vom 15. d. Mts. ab auf das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) über, welchem bisher bereits die Verwaltung und Betriebsleitung der genannten Bahn, soweit dieselbe dem Localverkehr dient, unterstellt war.

Bei der Concessionirung von Secundärbahnen scheint neuerdings mit grosser Vorsicht verfahren zu werden. Dem Comité für Herstellung einer Secundärbahn Weisswasser-Forst-Guben ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten die Antwort ertheilt, dass gegen die vorgelegten Vorarbeiten in technischer Beziehung im Allgemeinen Bedenken nicht zu erheben sind. Dagegen macht der Herr Minister schon jetzt darauf aufmerksam, dass für den Fall das Comité die Erlangung der Concession durch eine zu bildende Actiengesellschaft anstreben sollte, zur Begründung eines hierauf gerichteten Antrages der Nachweis, dass die solide und gesetzliche Beschaffung des erforderlichen Baucapitals gesichert ist, durch Vorlegung von rechtsverbindlichen Zeichnungen des gesammten Actiencapitals und durch Beibringung von behördlichen Attesten, dass die Zeichnungen echt sind und die Zeichner hinreichendes eigenes Vermögen, um die aus ihren Zeichnungen folgenden Verbindlichkeiten selbstständig zu erfüllen, besitzen, zu führen sein würde. Dazu bemerkt die „Nat.-Ztg.": „Es ist ganz in der Ordnung, dass man gegen die Wiederkehr des früher mit Scheinzeichnungen getriebenen Unwesens Vorsorge zu treffen sucht; aber ob die „Behörden" in der Lage sind, die Vermögensverhältnisse der Actienzeichner in der hier angedeuteten Art zu übersehen, das ist sehr fraglich." Gegenüber dieser Glosse der „Nat.-Ztg." ist auf die oben erwähnte Mittheilung von der Revision der Actiengesetzgebung zu verweisen. Es steht ganz im Einklange mit diesem Reformwerke, dass den Behörden ein grösserer Spielraum für die Beurtheilung der Qualität der Actienzeichnungen in Zukunft reservirt bleibt und ist es daher auch sehr am Platze, dass schon jetzt in dem Rahmen der bereits vorhandenen Befugnisse der Behörden eine Praxis Platz greift, welche sich vom Standpunkt der lex ferenda als wünschenswerth herausgestellt hat.

Nach dem Jahresbericht der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn pro 1881 betrugen die Betriebs-Einnahmen im abgelaufenen Jahr insgesammt 1 135 743 *M.* Davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 281 135 *M.*, auf den Güterverkehr 624 211 *M.*, auf die Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen 49 152 *M.*, auf die Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 56 942 *M.*, auf Erträge aus Veräusserungen 113 366 *M.* und auf verschiedene sonstige Einnahmen 10 937 *M.* Die Betriebs-Ausgaben beziffern sich auf 841 550 *M.* Es beanspruchten nämlich die Besoldungen 182 283 *M.*, die anderen persönlichen Ausgaben 100 086 *M.*, die allgemeinen Kosten 45 284 *M.*, die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen 50 012 *M.*, die Kosten des Bahntransports 130 195 *M.*, die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 219 933 *M.*, die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 11 719 *M.*, die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 69 603 *M.*, und die Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel 32 435 *M.* Als Ueberschuss verbleiben sonach 294 193 *M.* Hierzu kommen aus der Verrechnung zum Erneuerungsfond noch 23 965 *M.* (nämlich die Differenz zwischen den regelmässigen Rücklagen per 83 594 *M.* nebst dem Erlös für das ausrangirte Betriebsmaterial per 112 374 *M.* und den factisch für Erneuerungen verausgabten 219 933 *M.*) und 1 945 *M.* aus der Verrechnung zum Reservefond. Der gesammte Ueberschuss beträgt darnach 320 103 *M.* Derselbe gelangt in folgender Weise zur Verwendung: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 72 000 *M.*, zur Tilgung der Prioritäts-Obligationen 6 700 *M.*, zur Zahlung nicht fixirter Tantièmen 7 966 *M.*, zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer 5 336 *M.*, zur Zahlung von 5 pCt. Dividende auf die Stamm-Prioritäten 225 000 *M.* und zur Rücklage in den Fonds zur Befriedigung rückständiger Dividendenscheine 2 601 *M.*

Nach der Bilanz der Werra-Eisenbahn pro 1881 beträgt der Reingewinn für dies Jahr incl. Staatssteuer 570 025 *M.* Die Staatssteuer rund mit 10 000 *M.* veranschlagt, ergiebt sich ein Gewinn-Saldo von 560 000 *M.* gegen 483 681 *M.* im Jahre 1880.

Die Rechte-Oderufer-Eisenbahn hat im verflossenen Jahre einen Reingewinn von 5 327 644 *M.* erzielt, welcher wie folgt vertheilt wird: Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 731 000 *M.*, nicht fixirte Tantièmen 57 750 *M.*, Staats-Eisenbahnsteuer 478 125 *M.*, 9 pCt. Dividende auf die Stamm-Actien und auf die Prioritäts-Actien 4 050 000 *M.*; als Uebertrag auf neue Rechnung verbleiben dann 10 769 *M.* Die Betriebseinnahmen der Bahn bezifferten sich auf 10 665 580 *M.*, die Ausgaben auf 4 911 178 *M.*, so dass ein Bruttoüberschuss von 5 754 401 *M.* sich ergeben hat, von welchem 426 757 *M.* für den Erneuerungs- und Reservefonds zu verrechnen wären, nach deren Abzug der oben erwähnte Reingewinn sich herausstellt.

Dem 1881er Jahresberichte der Märkisch-Posener Eisenbahn entnehmen wir über die Ergebnisse des Jahres 1881, welchen wir in ( ) die Ergebnisse des Jahres 1880 gegenüberstellen, Folgendes: Der Personen- und Gepäckverkehr ertrug 1 055 790 *M.* (1 040 453), der Güterverkehr 2 290 148 *M.* (2 235 428), Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc. 95 516 *M.* (21 229), von Betriebsmitteln 159 872 *M.* (153 685), Erträge aus Veräusserungen 1 827 *M.* (2 726), diverse Einnahmen 96 327 *M.* (101 153 + 13 537 *M.* Resteinnahme), Uebertrag 10 684 *M.* (11 474), Gesammteinnahme 3 710 164 Mark (3 579 686), Ausgabe 1 794 164 *M.* (1 740 542), Ueberschuss 1 916 000 *M.* (1 839 144); vertheilt wurde dieser Ueberschuss wie folgt: Specialreserve noch nicht liquider Beträge für Mitbenutzung fremder Bahnhöfe 44 000 *M.* (60 000), Zinsen und Amortisation 150 000 *M.* (150 000), zum Reservefond 46 500 *M.* (46 500), zum Erneuerungsfond 311 143 *M.* (297 836), Tantièmen 19 575 *M.* (17 585), Steuern 33 462 *M.* (31 127), Dividende 1 087 500 *M.* (1 087 500), Dividende auf die Vorjahre in 1880 zum betreffenden Fond 217 500 *M.* (137 912), Vortrag aufs folgende Jahr 6 320 *M.* (10 684).

Die Breslau-Warschauer Eisenbahn, welche bis zum Jahre 1880 ihren Actionären keine Dividende brachte, zahlt pro 1881 auf die Stammprioritäten eine Dividende von 2 pCt., gegen 1½ pCt. pro 1880. Es betrug nach der veröffentlichten Bilanz pro 1881 im Vergleich zu 1880 der Ueberschuss 152 401 *M.* (in 1880 124 817), verwendet wurde derselbe in folgender Weise pro 1881 (resp. in 1880): Zur Rücklage in den Reservefonds 5 000 *M.* (5 000), Rücklage in den Erneuerungsfonds 42 237 *M.* (43 815), Zinsen für begebene Obligationen 25 005 *M.* (25 005), Amortisation 4 545 *M.* (4 770), zur Dividende 60 075 *M.* (80 100), in Procenten 1½ (2). Zur Eisenbahnsteuer wurden 1880 1 540 *M.* verwendet und 11 152 *M.* vorgetragen. Das Actiencapital beträgt 8 010 000 *M.*, zur Hälfte in Stammprioritäten und Stammactien. Die Bahn hat ausser dem Actiencapital noch eine Prioritätsschuld von 750 000 *M.* contrahirt, von diesem Betrage sind 233 100 *M.* unbegeben; eine Veranlassung zur Begebung dieser Obligationen liegt nicht vor. Die Reserve- und Erneuerungsfonds haben zur Zeit die Höhe von etwa 440 000 *M.* erreicht. Von den Prioritätsobligationen sind bereits 15 900 *M.* verloost und eingelöst.

Bei der Oels-Gnesener Eisenbahn war, wie der soeben publicirte Geschäftsbericht mittheilt, in Folge der stetigen wenn auch sehr langsamen Entwickelung des Verkehrs das Betriebsergebniss des Jahres 1881 wiederum etwas günstiger als das des Vorjahres. „Der Personenverkehr weist eine Mehreinnahme von 3,63 pCt., der Güterverkehr eine solche von 12,13 pCt., die Einnahme zusammen eine solche von 8 pCt. gegen das Vorjahr nach. Zum ersten Male seit dem Bestehen der Bahn ergiebt der Jahresabschluss, nach Abzahlung aller Schulden in den Vorjahren, einen zur Vertheilung einer geringen Dividende auf die Prioritäts-Stammactien ausreichenden Ueberschuss. Nach den bisherigen Erfahrungen und insbesondere nachdem auch die Industrie im Jahre 1881 sich des von der Bahn durchzogenen Gebiets zu bemächtigen begonnen hat, dürfte die Hoffnung nicht ungerechtfertigt sein, dass die Betriebsergebnisse von Jahr zu Jahr zunehmen und in nicht allzuferner Zeit eine angemessenere Verzinsung des Prioritäts-Stammactiencapitals gewähren werden". Es werden an die Herstellung einer Geleisverbindung mit dem Wartheflusse und der Anlage eines kleinen Hafens an demselben zum Zwecke der Etablirung einer Wasserumschlagstelle grössere Erwartungen geknüpft. Diese Erweiterung werde dem Verkehr der Oels-Gnesener Bahn Transporte nach und von den Polnischen Grenzdistricten Peisern, Konin und Kolo zuführen. Die endgültige Abwickelung des Grunderwerbs ist noch nicht beendet. Das Anlagecapital besteht nach Vernichtung von 4 050 000 *M.* Actien aus 18 636 038 *M.* Einzahlungen auf 19 200 000 *M.* Actien, eine Prioritätsanleihe von 3 000 000 *M.* und 1 620 000 *M.* Gewinn, welcher durch Verfall der Einzahlungen erzielt wurde, die von der früheren Baugesellschaft F. Plessner & Co. geleistet wurden. Die reine Bauausgabe ist von 22 746 803 auf 22 936 760 *M.* gestiegen und der Bestand von 344 136 auf 319 638 *M.* gefallen. Die Einnahmeresultate aus dem Personen- und Güterverkehr waren im verflossenen Jahre trotz einer nur mässigen Ernte, sowie des abnorm milden Winters und der daraus resultirenden Minderung der Kohlentransporte nicht unerheblich bessere, als die der vorangegangenen Jahre. Es wurden im Jahre 1881 befördert: 307 332 Personen, welche 339 825 *M.* (gegen 328 147 in 1880) und 209 102 t Güter, welche 676 250 *M.* (gegen 593 802) einbrachten. Gegen das Vorjahr wurden mehr befördert: 15 385 Personen, 48 000 t Güter, und kamen mehr ein 94 126 *M.*

Im Personenverkehr fiel auf den Binnenverkehr 190 224 M. (in 1880 188 955), auf den directen und Transitverkehr 149 601 M. (139 192), specifische Personenfrequenz, Personenkilometer 65 739 (61 466). Im Güterverkehr fiel auf den Binnenverkehr 137 090 M. (117 160), auf den directen und durchgehenden Verkehr 539 160 M. (476 642), specifische Frequenz Tonnenkilometer 107 992 (86 558). Es wurden u. A. transportirt: Steinkohlen 78 163 t (64 637), Getreide 30 510 t (26 881), andere Güter 70 232 t (41 010). Die Betriebsausgaben betrugen in 1881 überhaupt 662 290 M. (in 1880 646 186), pro Nutzkilometer 1,82 M. (1,80), Procent der Einnahme 55,43 (58,42). Der Ueberschuss des Jahres 1881 beträgt 532 485 M. (gegen 459 918 M. in 1880) und soll in folgender Weise verwendet werden: Zur Dotirung des Erneuerungsfonds 152 931 M., zur Dotirung des Reservefonds 23 250 M., zur Verzinsung der 4½ pCt. Prioritäts-obligationen 135 000 M., zur Verzinsung der im Jahre 1881 aus dem Baufonds gezahlten rückständigen Grunderwerbsgelder seit dem 1. Juli 1876 6 623 M., zur Vertheilung einer Dividende von 1½ pCt. auf die Prioritäts-Stammactien im Betrage von 13 950 000 Mark 209 250 M., zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer 5 366 M., wonach zum Uebertrag für 1882 62 M. verbleiben.

In der Conferenz der Direction der Oberschlesischen Bahn mit Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen ihres Bahngebiets wurde berichtet, dass die Oberschlesische Bahn die Beschaffung von 1 462 Güterwagen, sowie von 38 Gepäckwagen angeordnet. Der am 1. Juli in Geltung kommende ermässigte Kohlentarif wird auf einer fallenden Scala beruhen und für die entfernteren Relationen noch unter die Sätze des Specialtarifs III der Localtarife vom 1. October 1881 herabgehen. Für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stettin loco und den der Vorpommerschen Hafenstationen, sowie auch nach den Zwischenstationen ist am 1. März 1882 ein ermässigter Tarif — zunächst auf ein Jahr — in Kraft getreten. Die durch diesen Tarif eingetretenen Frachtermässigungen betragen bei Stettin bis zu 0,08 M., bei den übrigen Stationen ca. 0,08 M. bis ca. 0,25 M. pro 100 kg. Behufs Erleichterung des Kohlenverkehrs ab Breslau auf der Oder ist am 8. d. M. die Kohlenumschlagstelle Pöpelwitzer Weiche dem Betriebe übergeben worden. Für Sendungen nach dieser Weiche kommen die Breslauer Verschiffungssätze zur Anwendung. Es werden indessen vom 1. Juli 1882 ab auch hier weitere ermässigte Frachtsätze eingeführt werden. Wegen Festsetzung eines ermässigten Tarifs für Kohlen nach Stettin zum Seeexport auf den gleichen Grundtaxen, welche dem Kohlentarif (für 60 000 Kilogrammsendungen) nach der Ostbahn zu Grunde liegen, sind Verhandlungen eingeleitet worden. — Der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrie hat Anträge auf Ermässigung der Tarife für Verfrachtung von Eisen- und Stahlfabrikaten von den Stationen des Oberschlesischen Hüttenbezirks bis nach den Ostseeplätzen eingebracht, welche die Direction prüfen wird. Den letzten Gegenstand der Tagesordnung bildete der Antrag des Oberschlesischen berg- und hüttenmännischen Vereins, die Direction zu ersuchen: „im Kohlenverbandsverkehr in keinem Falle höhere Sätze zu erheben, als die des Specialtarifs III, und die Anrückegebühren nicht allein im Localverkehr, sondern auch im Verbandsverkehr aufzuheben.“ Die Direction bemerkte, dass directe Tarife bekanntlich in der Regel in der Weise gebildet werden, dass man die beiderseitigen Localfrachtsätze, unter Verkürzung um die Expeditionsgebühr, zusammenstösst. Mithin müsste jetzt zunächst einmal der neue Localtarif der Oberschlesischen Eisenbahn abgewartet werden. Die Umrechnung der Verbandstarife auf Grund desselben werde ganz wesentliche Tarifherabsetzungen zur Folge haben. In seiner allgemeinen Fassung sei der Antrag unannehmbar.

Hinsichtlich der Dividenden- und Zinsscheine der Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft macht die Kgl. Eisenbahndirection Berlin bekannt, dass dieselben sowie die amortisirten Obligationen künftig bei der Casse des Eisenbahn-Betriebsamtes in Cottbus (resp. Guben für Märk.-Posen) sowie bei bei der Hauptcasse der Kgl. Direction in Berlin, Leipziger Platz 17, eingelöst werden.

Hinsichtlich des Auf- und Abladens von Gütern haben die dem Tarifverbande angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen mit Rücksicht auf die durch die neueste Ausgabe des allgemeinen Deutschen Gütertarifs abgeänderten Bestimmungen folgende ergänzende Beschlüsse gefasst: Bei solchen Gütern, deren Auf- und Abladen bestimmungsmässig dem Versender oder Empfänger obliegt und von diesen oder auf ausdrücklichen Antrag derselben von der Eisenbahn-Verwaltung besorgt wird, macht die Angabe des Gewichts im Frachtbriefe nach § 50 No. 2 des Betriebsreglements gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Verwiegung der Güter bahnseitig erfolgt und das Gewicht durch den Wiegestempel von der Abgangsstation auf dem Frachtbriefe bescheinigt ist. Diese Gewichtsbescheinigung erfolgt indessen nur auf Antrag der Interessenten und gegen Erhebung der tarifmässigen Wiegegebühr. Geschieht die Ver- oder Entladung dieser Güter durch die Eisenbahn ohne ausdrücklichen Antrag der Versender oder Empfänger, so hat die Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl von Amtswegen zu erfolgen. Wiege- und Zählgebühren bleiben in diesem Falle ausser Ansatz. Die Feststellung des Gewichts muss auf dem Frachtbriefe vorschriftsmässig bescheinigt bezw. die stattgefundene Nachzählung auf demselben vermerkt werden. — Verschiedene Güter der Special- und Ausnahmetarife, welche die Eisenbahnverwaltungen befugt sind in offenen Wagen zu verladen, werden ohne Erhöhung der Fracht in bedeckten Wagen befördert, soweit letztere disponibel sind. Will dagegen sich der Absender derartiger Güter die Deckung auf alle Fälle sichern und schreibt letztere ausdrücklich im Frachtbriefe vor, so wird die Fracht um 10 pCt. erhöht. In einem Specialfalle hatte ein Versender die Deckung solcher Güter schriftlich bei der betr. Expedition beantragt, im Frachtbriefe dagegen dieses Verlangen nicht wiederholt und sich dann unter Berufung auf den Wortlaut des Reglements geweigert, den um 10 pCt. erhöhten Frachtsatz zu zahlen. Das Reichs-Eisenbahnamt hat jedoch auf eine deshalb erhobene Beschwerde den Beschwerdeführer ablehnend beschieden und denselben auf den Rechtsweg verwiesen.

Hinsichtlich der Dotirung der Pensionscasse der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft wurde in der Wochenschau aus dem Deutschen Reich, abgedruckt in No. 36 S. 498 im letzten Absatz mitgetheilt, dass diese Dotirung mit 300 000 M. aus den Erträgnissen des Betriebsjahres 1881 auf Anregung der Beamten geschehen sei, und dass die Beamten dagegen sich verpflichtet hätten, von jetzt ab wieder jährliche Beiträge zur Casse zu zahlen. Beide Angaben sind, wie uns die Direction der genannten Bahn mittheilt, unrichtig. Der Beschluss, aus den Betriebsüberschüssen des Jahres 1881 den Betrag von 300 000 M. der Pensionscasse zu überweisen, ist nicht auf Anregung der Beamten gefasst, sondern lediglich aus eigener Initiative der Verwaltungsorgane hervorgegangen. Ebensowenig haben sich die Beamten verpflichtet, die laufenden Beiträge, welche seit einer Reihe von Jahren auf die Rechnung der Gesellschaft übernommen sind, wiederum aus eigener Tasche zu zahlen. Die Gesellschaft zahlt vielmehr auch jetzt noch aus ihren eigenen Mitteln die laufenden Cassenbeiträge für die Beamten.

Die Bayerische Staatsbahnlinie Wiesau-Markt Redwitz.

⊙ Am 16. Mai d. J. hat sich zur technischen Prüfung der neu erbauten Eisenbahnlinie von Wiesau nach Markt Redwitz eine Commission der Generaldirection der Verkehrsanstalten, an deren Spitze sich der Herr Generaldirector von Hocheder, Betriebsdirector von Schamberger und Baudirector von Schnorr befanden, dorthin begeben und machte Nachmittags die erste Fahrt auf der 17,826 km langen Bahnlinie. Die Probefahrt fiel vollständig befriedigend aus, sodass kein Hinderniss zur Eröffnung am 1. Juni d. J. besteht. Die Bahn zweigt nördlich von Wiesau zunächst Schönfeld von der bestehenden Bahn Wiesau-Eger ab und erhebt sich am rechtsseitigen Gehänge des Seibertsbaches bis zur Wasserscheide zwischen der Windreb und der Röslau, welche sie zwischen Groschlattengrün und Lengenfeld mit einem 18 m tiefen Einschnitt durchbricht. Von dieser Wasserscheide ab senkt sich die Bahn in das Thal der Kössein, überschreitet dasselbe südlich von Dörflas in einer Höhe von 13 m und mündet in grossem Bogen von der Südwestseite her in die Station Markt Redwitz ein. Die Linie wurde wegen des den internationalen Verkehr mitvermittelnden Charakters als Hauptbahn gebaut und enthält die einzige Zwischenstation Expedition II. Cl. Groschlattengrün, von Markt Redwitz 9,666 km, von Wiesau 8,160 km entfernt. In der Nähe von Groschlattengrün wird zur Zeit begonnen grosse Basaltsteinbrüche zu erschliessen und wird deren Ausbeute der Bahnstation grosse Steintransporte sichern. Der Transport zur Station wird seiner Zeit durch anzulegende Industriegeleise hergestellt werden können. Die Maximalsteigung ist 1 : 150 und der kleinste Curvenradius 530 m. Die Station Wiesau wurde mit Rücksicht auf die Ablenkung dieser Bahn entsprechend erweitert und enthält nun ausser dem Betriebs-Hauptgebäude nun auch eine Locomotivremise mit Wasserhaus und Güterhalle. Die Bahnhoferweiterung in Wiesau wurde von der Bausection Eger vorgenommen, während den Bahnbau selbst die Section in Markt Redwitz durchführte. Die Oberleitung war dem Generaldirectionsrathe Herrn Fomm übertragen. Die zu bewegende Erdmasse betrug 824 000 cbm. Ein grösseres Kunstobject ist die Brücke über die Kössein in 13 m Höhe und mit 3 gewölbten Oeffnungen von je 12 m Lichtweite. Der höchste Punkt der Bahn liegt 569 m über dem Meere. An der Bahnlinie wurden 10 Bahn- und Wechselwärter-Gebäude aufgeführt. Die neue Bahnstrecke wird dem Ober-Bahnamte Weiden unterstellt. — Die Commission begab sich von Wiesau nach Eger, um daselbst den Stand der dortigen Bahnhofbauten in Augenschein zu nehmen. Die Reststrecke der Bahnlinie Schirnding-Eger wird erst im kommenden Frühjahre eröffnet werden.

Aus Italien.

Reglement für die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen. Die „Gazzetta Ufficiale“ vom 26. April cr. veröffentlichte ein Königliches Decret, durch welches das für die Verwaltung der

Oberitalienischen Eisenbahnen durch Decret vom 6. März 1879 genehmigte Reglement für die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen durch ein neues ersetzt wird. Dieses neue Reglement enthält im Allgemeinen die gleichen Bestimmungen, wie das in No. 32 dieser Zeitung ausführlich wiedergegebene Reglement für den provisorischen Staatsbetrieb der Römischen Bahnen und weicht von demselben nur insoweit ab, als die besonderen Verhältnisse der Oberitalienischen Eisenbahnen und die auf dieselben bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen dies bedingen. Auch hier besteht ein Verwaltungsrath (consiglio d'amministrazione), welcher durch Gesetz vom 8. Juli 1878 eingesetzt wurde, unter dem Minister der öffentlichen Arbeiten steht und mit letzterem durch seinen Präsidenten correspondirt. Dieser Verwaltungsrath hat im Wesentlichen auch die gleichen Functionen wie der Verwaltungsrath bei den Römischen Bahnen. Die eigentliche Executive, die directe Betriebsführung obliegt auch nach diesem Reglement dem Betriebs-Director (direttore dell' esercizio). Derselbe untersteht dem Verwaltungsrath, während ihm selbst das gesammte technische und administrative Personal, sowie auch das Personal des Rechnungswesens unterstellt ist. Nur in Bezug auf das Personal des Secretariats des Verwaltungsrathes und der Centralcasse steht dem Betriebsdirector keine Disciplinargewalt zu.

Bei den Römischen Bahnen steht dem Betriebsdirector ein aus 3 Mitgliedern des Verwaltungsrathes gebildetes Ueberwachungscomité (comitato di sorveglianza) zur Seite. Nach dem Reglement für die Oberitalienischen Bahnen besteht ein solches für letztere nicht.

Unter dem Betriebsdirector steht ferner noch der Centralbuchhalter (ragioniere centrale). Der Centralcassirer (cassiere centrale) dagegen ist direct dem Verwaltungsrath unterstellt. Alle Rechnungen, aus welchen irgend eine Einnahme oder Ausgabe für den Staat hervorgeht, unterliegen schliesslich der Feststellung durch das Prüfungsbureau des Rechnungshofs (ufficio di riscontro della corte dei conti).

Eisenbahn Codola-Nocera. Am 1. Mai cr. wurde die Eisenbahnlinie Codola-Nocera dem öffentlichen Verkehr übergeben. Diese nur 4 km lange Linie ist in commercieller Beziehung sehr wichtig, da sie eine Verbindung herstellt zwischen der Küstenlinie Neapel-Salerno-Eboli-Potenza und der inneren Linie Cancello-Avellino. Die Linie wurde deshalb auch in dem Gesetze über die Eisenbahn-Ergänzungsbauten vom 29. Juli 1879 in die 1. Kategorie classificirt und dementsprechend ganz auf Kosten des Staates gebaut. Der Betrieb wird von der Verwaltung der Römischen Bahnen geführt.

Die Roheisenproduction des Jahres 1881 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika

hat nach einem Bericht des Mr. J. Shwank, Secretär der American Iron and Steel Association gegen das Vorjahr 1880 nur eine Zunahme von 8 pCt. erfahren, während sie auf 16 pCt. geschätzt worden war. Es kommt dies wohl daher, dass die Hochöfen bei den sehr hohen Preisen des Jahres 1880 aufs Aeusserste angestrengt worden sind, und die Zunahme der Jahresproduction von 1881 deshalb lediglich auf eine Vermehrung der Oefen zurückzuführen ist. Mr. Shwank hält diese verhältnissmässig geringe Zunahme im Allgemeinen für ein Glück, weil man sich schon jetzt wieder der Ueberzeugung hingiebt, dass zweifellos erheblich über den durchschnittlichen Verbrauch des Landes producirt wird.

Die Production betrug nach Tonnen zu 2 240 Pfund gerechnet:

1876	1879	1880	1881
1 868 961 t	2 741 853 t	3 835 191 t	4 144 254 t

Die Production von 1876 war die geringste seit mehreren Jahren; sie nahm von hier bis 1879 um nahezu 50 pCt. und von hier bis 1881 um 51 pCt. zu.

Nach der Art des Feuerungsmaterials vertheilt sich die Production folgendermassen:

	1879	1880	1881
Bituminöse Kohle	1 284 802	1 741 254	2 025 236
Anthracit	1 136 629	1 613 974	1 548 627
Holzkohle	320 422	479 963	570 351
Summa t	2 741 853	3 835 191	4 144 254

Hiernach betrug die Zunahme jeder Art:

	Bituminöse Kohle	Anthracit	Holzkohle
Seit 1880 . .	Zun. 16,3 pCt.	Abn. 4,0 pCt.	Zun. 18,8 pCt.
„ 1879 . .	„ 57,6 „	Zun. 35,4 „	Zun. 78,8 „

Hieraus ist ersichtlich, dass die Production von Anthracit-Roheisen im Jahre 1881 geringer war als 1880, was wahrscheinlich auf die höheren Preise für Anthracit-Kohle zurückzuführen ist; ferner darf man annehmen, dass das Verhältniss der Production von Anthracit-Roheisen abnehmen wird, weil die Anthracit-Kohle sehr entfernt demjenigen Theil des Landes liegt, in welchem die Eisenconsumtion rapide steigt, d. i. im Westen und Südwesten.

Holzkohlen-Roheisen erfuhr den grössten Zuwachs in Michigan, demnächst in Missouri, Pennsylvania und Alabama. In der Production von Roheisen aus bituminöser Kohle steht, wie immer, Pennsylvania an der Spitze; sein Antheil beträgt 47,2 pCt. der Gesammtproduction von 1881. Dann folgen Ohio mit 15,5 pCt., Newyork mit 7,7 pCt., Illinois mit 5,4 pCt. Letzteres hat sich seit 1879 in seiner Production verdreifacht. Auch Nordcarolina, Colorado, Californien und Washington erscheinen in den letzten drei Jahren als Roheisenproducenten — Colorado und Washington zum ersten Mal seit ihrem Bestehen.

Mr. Shwank berichtet, dass im Jahre 1881 25 neu errichtete Oefen in Betrieb gesetzt wurden, der Bau 23 anderer begonnen ist und 12 verlassen worden sind.

Der Consum an Roheisen betrug während des verflossenen Jahres 4 982 565 t, von denen $83^1/_6$ pCt. im eigenen Lande producirt worden sind.

Eisenbahn-Recht.

v. O. **Collision zwischen der Eisenbahn-Verkehrsanstalt und Bergwerkseigenthum. Ist der Entschädigungsanspruch, welchen das Preussische Allgemeine Berggesetz vom 24. Juni 1865 im § 154 dem früher berechtigten Bergbautreibenden gegen den Unternehmer einer erst später genehmigten Eisenbahn einräumt, auf Kosten für Anlagen, bezl. für deren Veränderung beschränkt, welche in dem Bergwerke zum Schutze der Eisenbahn errichtet werden müssen, oder steht dem Bergbautreibenden auch ein Entschädigungsanspruch für solche Anlagen, bezl. für deren Veränderung zu, welche der Bergbautreibende machen muss, um neben dem Bestehen der Eisenbahn seinen Bergwerksbetrieb fortsetzen zu können?** — Die Klägerin ist mit ihrem auf § 154 Abs. 1 des Allg. Berggesetzes begründeten Entschädigungsanspruche in beiden Vorrechtszügen abgewiesen und die eingelegte Revision zurückgewiesen worden aus folgenden Entscheidungsgründen: „Inhalts des Berufungsurtheils hat die Bergbehörde angeordnet, dass Klägerin in ihren Grubenfeldern zum Schutze des Bahndammes der Beklagten einen Sicherheitspfeiler stehen lassen muss und denselben nicht durchörtern darf. Dadurch sollen gewisse, bisher bestandene bergbauliche Anlagen der Klägerin zwecklos geworden und es soll ihre Beseitigung und Verlegung, bezl. auch die Errichtung neuer Anlagen nothwendig geworden sein, damit der Bergwerksbetrieb fortgesetzt werden kann. Für die hierdurch erwachsenen Kosten verlangt Klägerin Schadenersatz unter Berufung auf § 154 Abs. 1 a. a. O., welcher lautet: „War der Bergbautreibende zu dem Bergwerksbetriebe früher berechtigt, als die Genehmigung der Anlage (§ 153) ertheilt ist, so hat derselbe gegen den Unternehmer der Anlage einen Anspruch auf Schadenersatz. Ein Schadenersatz findet nur insoweit statt, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen in dem Bergwerke oder die sonst nicht erforderliche Beseitigung oder Veränderung bereits in dem Bergwerke vorhandener Anlagen nothwendig wird." — Der Berufungsrichter hat diesen Entschädigungsanspruch zurückgewiesen, indem er annimmt, dass die angeführte Gesetzesstelle dem Bergwerksbesitzer nicht für solche Veränderungen Ersatz zusichert, die nur in seinem eigenen Interesse behufs Fortbetriebes des Bergbaues erforderlich sind, also nur zu dem Zwecke dienen, Gewinn aus dem bergbaulichen Unternehmen zu erzielen, sondern nur für Veränderungen und Anlagen, die der Bergwerksbesitzer herstellen muss, um für die Sicherheit der Eisenbahn in deren Interesse zu sorgen. — Die Revisionsbeschwerde ist nicht begründet. Zunächst spricht schon der Wortlaut (§ 44 Einl. z. A. L.-R.) für die Auslegung des Berufungsrichters. Denn nur betreffs solcher Anlagen und Veränderungen, die zum Schutze der Eisenbahn hergestellt werden müssen, entsteht aus dem Vorhandensein der Verkehrsanlagen „die Nothwendigkeit" ihrer Einrichtung. Für Anlagen, welche der Bergwerkseigenthümer im Interesse des Fortbetriebes seines Bergwerks macht, lässt sich die Nothwendigkeit aus der Verkehrsanstalt nicht herleiten. Der Grund und die Nothwendigkeit dieser Anlagen ergiebt sich aus dem Willen des Bergwerkseigenthümers, sein Ausbeutungsrecht auszuüben. Die diesfälligen aufzuwendenden Kosten führen nicht eine Schädigung des bereits erworbenen Vermögens des Bergwerkseigenthümers herbei; sie verkürzen den erhofften Gewinn, so dass es sich um entgangenen Gewinn handelt. (Vgl. Erl. des Hand.-Min. v. 24. Sept. 1867, Erk. d. Ob.-T. v. 6. Decbr. 1869 u. Klostermann, Lehrb. d. Pr. Bergrechts S. 381 f. 384, welcher auch dieser Ansicht ist in seinem Aufsatze: „Ueber Eisenbahnen im Grubenfelde" — Brassert, Zeitschr. Bd. XIII S. 358 — aber gegen die Einschränkung der Entschädigungspflicht auf Schutzvorkehrungen für die Verkehrsanstalten sich ausspricht. — Die Entstehungsgeschichte des § 154 a. a. O. nöthigt zu einer einschränkenden, nicht zu einer ausgedehnten Auffassung der Entschädigungsverbindlichkeit (vgl. Entwurf eines allg. Bergges. f. d. Pr. Staaten. Berl. 1862, Veith, die Entschädigungsverbindlickeit d. Eisenbahngesellschaften S. 77) u. das Pr. Obertribunal III. Sen. hatte in zwei Erkenntnissen vom 28. März 1862 u. 20. März 1863 für den Geltungsbereich des A. L.-R.s die Entschädigungsverpflichtung der Eisenbahngesellschaften verneint (vgl. auch dessen Entscheidungen v. 16. Mai 1865, 24. Febr. 1868 u. 10. Decbr. 1878), welcher Ansicht eine grosse Anzahl bergrechtlicher Schriftsteller, wie Ebmeier, Achenbach,

Klostermann, beigetreten ist. — Uebrigens ist es für die Auslegung des § 154 a. a. O. erheblich, dass die Regierung und die beiden anderen Factoren der Gesetzgebung übereinstimmend mit den älteren Entscheidungen angenommen haben, dass nach der früheren Bergwerksgesetzgebung der Bergwerkseigenthümer den Eisenbahnen gegenüber gar keinen Entschädigungsanspruch hatte, dass man es bei der Versagung eines solchen Anspruchs für entgangenen Gewinn belassen, übrigens aber aus Billigkeitsrücksichten den Bergwerkseigenthümer besser stellen wollte, als er nach dem bestehenden Rechte stehe und dass deshalb beschlossen wurde, ihm den beschränkten Entschädigungsanspruch im § 154 einzuräumen, für Entschädigungsansprüche älterer Beleihungen die frühere Gesetzgebung aufrecht zu erhalten, falls bei veränderter Ansicht der Gerichte denselben grössere Ansprüche, als die im § 154 gewährten zustehen sollten. — Hiernach müsste die gebotene einschränkende Auslegung des § 154 a. a. O. dazu führen, eine Entschädigung zu versagen, die für Anlagen oder deren Veränderung beansprucht wird, welche nur zum Zwecke des Fortbetriebes des Bergwerks nöthig sind. Denn gegen die Gewährung von entgangenem Gewinn haben sich sämmtliche Factoren der Gesetzgebung ausgesprochen und die Kosten für die hier fraglichen Anlagen sind eine Schmälerung des erstrebten Gewinnes. — Der Anspruch der Klägerin ist aber auch mit den Rechten nicht zu vereinigen, welche der Beklagten als Grundeigenthümerin zustehen. Ungeachtet des umgehenden Bergbaues ist der Grundeigenthümer befugt, auf seinem Grundstücke Anlagen der verschiedensten Art zu machen, also auch Eisenbahnen darüber zu legen. Wird eine solche Anlage durch den Bergwerksbetrieb beschädigt, so ist der Bergwerkseigenthümer zur vollständigen Entschädigung verpflichtet (§ 148 Bergges.) und diese muss zunächst durch Wiederherstellung des früheren Zustandes gewährt werden (§§ 7, 79, I 6 A. L.-R.), soweit dies mit dem Fortbetriebe des Bergbaues vereinbar und nicht mit unverhältnissmässigen Kosten verknüpft ist. — Anderenfalls gebührt dem Grundbesitzer eine Geldentschädigung. Konnte bei der Anlage schon die durch den Bergbau drohende Gefahr übersehen werden, so darf der Grundeigenthümer die Anlage zwar nur auf seine Gefahr machen, hat aber bei unterbleibender Anlage Anspruch auf die Werthsverminderung, welche das Grundstück durch die Unmöglichkeit der Anlage erleidet (§ 150 Bergges.). Unter allen diesen Voraussetzungen trifft die Klägerin eine Ersatzpflicht. Ist nun, wenngleich zur Wahrung eines anderen — des öffentlichen Interesses (§ 196 Bergg.), durch die Anordnung des Sicherheitspfeilers der Eintritt des Schadens verhindert und das Ergebniss — Erhaltung der Bahn im unbeschädigten Zustande, welches bei erfolgter Beschädigung durch Wiederherstellung des früheren Zustandes zunächst zu erstreben war — erreicht worden, so ist nicht erfindlich, wie Klägerin Ersatz von Kosten beanspruchen kann, die ihr daraus erwachsen, dass sie wegen des Sicherheitspfeilers Veränderungen in ihrem Betriebe vornehmen muss.“ (Erk. d. V. Civilsen. des Reichsger. v. 9. Juli 1881 in Sachen Gewerkschaft H. (Kl.) wider die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahng. (Bekl.), Rep. V. 656/80; Entscheid. Bd. V. S. 266 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Ostdeutsch - Böhmischer Eisenbahn - Verband. Mit 1. Juni 1882 tritt ein Nachtrag III zu Theil II Tarifheft 1 vom 1. Mai 1880 und ein Nachtrag II zu Theil II Tarifheft 3 vom 1. December 1880 in Kraft. — Der Nachtrag III zu Heft 1 enthält Ausnahme-Tarif für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen; neue Frachtsätze für Aussig, Bodenbach, Tetschen und Reichenberg; ermässigte Frachtsätze für Güter des Sp.-Tarifs III; Aufnahme neuer Stationen und neue Frachtsätze für Holz im Verkehre zwischen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bezw. Niederschlesisch-Märkischen Bahn und einigen Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Staatsbahn.

Der Nachtrag II zu Heft 3 enthält Ausnahmetarif für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen; neue Tariftabellen für die Stationen Komotau, Bodenbach und Tetschen; ermässigte Frachtsätze für Güter des Sp.-Tarifs III; Ausnahmetarif für zerstückte alte Eisenschienen und Aufnahme neuer Stationen in den Verbandtarif.

Diese Nachträge sind bei sämmtlichen Verbandsverwaltungen und namentlich bei der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Verkehrsdirection in Wien I., Pestalozzigassi 8), als geschäftsf. Verwaltung zu beziehen. (995 RM)

Am 1. Juni d. J. tritt zu Theil IV des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs** Nachtrag I in Kraft. Derselbe ist bei den diesseitigen Stationen Warnsdorf und Grottau zu erhalten. Dresden, den 15. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (996)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Am 1. Juli d. J. treten für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von diesseitigen Stationen nach den Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, der Oels-Gnesener und der Posen-Kreuzburger Eisenbahn neue Ausnahmetarife in Kraft, deren Frachtsätze nur bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht Anwendung finden. Der Tarif nach den diesseitigen Stationen enthält neben verschiedenen Ermässigungen für Breslau etc. einzelne Frachterhöhungen für Oppeln und Malapane, — die Tarife nach der Oels-Gnesener und Posen-Kreuzburger Eisenbahn weisen vielfache Ermässigungen der bestehenden Frachtsätze auf. Der Termin zur Herausgabe der Druckexemplare obiger Tarife wird später bekannt gemacht werden, vorläufig ertheilt auf Befragen unsere Obergüter - Verwaltung hierselbst, Oderthorbahnhof, Auskunft. Breslau, den 17. Mai 1882. Direction. (997 H & V)

Saarkohlenverkehr nach Südbayern. Am 20. cr. erscheint zum Kohlentarif No. 11 der VI. Nachtrag mit directen Frachtsätzen für Station Witzighausen. Preis 5 ₰. Köln, den 17. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (998)

Alt - Damm - Colberger Eisenbahn. Am 25. Mai d. Js. wird die Reststrecke der diesseitigen Bahn von Greifenberg i/P. bis Colberg mit den Stationen Gummin, Treptow a/R., Papenhagen und Colberg und den Haltestellen Görke (zwischen Greifenberg und Gummin), Hagenow i/P. (zwischen Treptow und Papenhagen), Langenhagen (zwischen Hagenow und Papenhagen und Alt - Borck (zwischen Papenhagen und Colberg) dem Betriebe übergeben werden und zwar für den Personen-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und Güterverkehr. Die Haltestellen Hagenow i/P. und Alt-Borck dienen für den Personenverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen. Transporte nach diesen Haltestellen werden nur frankirt, solche von denselben nur unfrankirt angenommen; Nachnahmebelastungen sind in beiden Richtungen ausgeschlossen. Auf den Haltestellen Görke und Langenhagen, welche lediglich für den Personenverkehr bestimmt sind, werden die Züge nur nach Bedürfniss halten, um Reisende aufzunehmen bezw. abzusetzen; der Billetverkauf erfolgt hier durch die Zugführer der betreffenden Züge.

Mit dem obigen Zeitpunkte treten auf der genannten Strecke in Kraft:

der diesseitige Local - Gütertarif nebst Nachtrag I, der diesseitige Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, der diesseitige Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden nebst Tariftabelle für Langenhagen, der Gütertarif für den directen Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen einer- und Berlin (Stettiner Bahnhof) sowie Stettin andererseits vom 10. März cr., der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen Berlin (Stettiner Bahnhof und Städtischer Central-Viehhof), Stettin (Centralbahnhof und Personenbahnhof) und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn vom 1. März cr. nebst Nachtrag I, der Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Alt-Damm - Colberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits via Alt-Damm vom 1. April 1882 nebst Nachtrag I.

Die genannten Tarife sowie der Fahrplan für die diesseitige Bahn können durch Vermittelung der oben erwähnten Stationen käuflich bezogen werden.

Die Annahme von Gütern findet bereits am 24. d. Mts. statt. Stettin, den 17. Mai 1882. Direction der Alt - Damm - Colberger Eisenbahn - Gesellschaft. von Haselberg. (999)

Weichsel - Eisenbahn - Verband. Vom $\frac{1. \text{ Juli}}{19. \text{ Juni}}$ cr. ab werden Maschinen von Eisen oder Stahl sowie Maschinentheile von Eisen oder Stahl nicht mehr zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 3 des Weichsel-Eisenbahn-Verbandes, sondern zu neuen, theilweise erhöhten Sätzen befördert. Die bezüglichen neuen Sätze werden besonders bekannt gegeben werden. Danzig, den 19. Mai 1882. Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1000)

Am 1. Juni d Js. tritt zum **Staatsbahn-Nachbartarif** zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau vom 1. October 1881 ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält directe Kilometerentfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Altwasser, Waldenburg, Lomnitz, Mittel-Zillerthal, Schmiedeberg, Dobrilugk - Kirchhain, Cüstrin, Lebus, Podelzig und Frankfurt a. O. einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits, ferner Ausnahmefrachtsätze für Sprit, Spiritus, Getreide, Zink etc. und Holz zwischen einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und solchen des Directionsbezirks Berlin, sowie Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen einzelner Kilometerentfernungen und Frachtsätze im Haupttarif und im Nachtrage I.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 16. Mai 1882. Königliche

Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1001)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Für den Verkehr zwischen Beelitz, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. einer- und Fürstenwalde, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits kommen mit Gültigkeit vom 20. Mai cr. directe Frachtsätze zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a. M., den 16. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1002)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt eine directe Personen- und Gepäckabfertigung zwischen unserer Station Berlin einerseits und den Italienischen Stationen Bologna, Brindisi, Como, Florenz, Genua, Mailand, Neapel, Rom, Turin, Venedig und Verona andererseits via Halle-Frankfurt a/M.-Gotthard-Bahn und via Leipzig-Hof-Lindau-Gotthard-Bahn ins Leben. Alles Nähere ist bei unserer hiesigen Billetexpedition zu erfahren. Berlin, den 15. Mai 1882. Die Direction. (1003)

Im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen und Bergisch-Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarif sind für den Verkehr zwischen Bergisch-Märkischen und Aachen-Jülicher Stationen einerseits und den Stationen Dresden und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn andererseits ermässigte Tarifsätze in Gültigkeit getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen sowie das diesseitige Tarifbüreau. Elberfeld, den 16. Mai 1882. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1004)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer bezw. Harz-Nordsee-Verband. Für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und den Stationen Berlin, Lüneburg, Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Bahn, sowie den Stationen Delitzsch, Leipzig und Falkenberg der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits sind in den oben bezeichneten Verbänden sämmtliche zwischen diesen Stationen bisher bestandenen Tarifsätze aufgehoben und an Stelle derselben anderweite theils erhöhte, theils ermässigte Tarifsätze eingeführt.

Soweit jedoch durch die neuen Sätze Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, behalten letztere noch bis zum 30. Juni cr. Gültigkeit.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Sätze ertheilen die betreffenden Expeditionen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direction. Magdeburg, den 15. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1005)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Am 1. Juni cr. tritt der VII. Nachtrag zum diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
II. Berichtigungen.
III. Anderweite Benennung der Haltestelle Johannisthal-Neuer Krug.
IV. Ergänzungen der Tariftabellen.
V. Bestimmungen über die Benutzung der Bahn-Omnibuszüge und kann durch unser hiesiges Formularmagazin zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar bezogen werden. Königliche Direction. (1006 RM)

Eisenbahn-Gütertarife zwischen Deutschland und Italien. Die in unserer Bekanntmachung vom 1. d. M. bezeichneten directen Gütertarife zwischen Deutschland und Italien und zwar:

1. Allgemeiner Tarif via Gotthard (Theil I und III),
2. Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen von den Saargruben nach Italien,
3. desgleichen von dem Rheinisch-Westfälischen Gebiet nach Italien,
4. Ausnahmetarif für den Transport von Lebensmitteln in Eilfracht in Wagenladungen aus Italien nach Deutschland

kommen vom 1. Juni 1882 unter den publicirten Bestimmungen, jedoch mit der Beschränkung zur Anwendung, dass die in den Tarifen enthaltenen Frachtsätze südlich von Chiasso indirect zur Berechnung gelangen, dass mithin dieselben im Verkehr nach Italien auf den Frachtbriefen erst in Chiasso eingestellt werden. Auch kann für die Erhebung dieser Italienischen Frachtantheile eine Garantie vorerst nicht bestimmt übernommen werden, indem sich die Italienischen Bahnen vorbehalten haben, unter Umständen noch Aenderungen der Frachten südlich Chiasso für einzelne Artikel eintreten zu lassen.

Wegen Zurücknahme dieser Beschränkung behalten wir uns weitere Mittheilung vor. — Im Uebrigen werden bezüglich der Bahnstrecken nördlich von Chiasso die Bestimmungen und Frachtsätze, wie sie in den Tarifen enthalten sind, für den der Gotthardlinie tarifmässig zufallenden Verkehr angewendet, auch sind für denselben die in Deutscher und Italienischer Sprache abgefassten Frachtbriefe zu verwenden. Strassburg, den 20. Mai 1882. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Italienischen Verkehrs über den Gotthard. (1007)

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft. Mit 10. Juni l. J. tritt Nachtrag I zum Tarif vom 1. Jänner 1881 für den Transport von Zucker aller Art nach den Schiffsstationen Belgrad, Semendria und Dubrovitza mit Benutzung der Eisenbahn bis Bazias in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält directe Frachtsätze von den Zuckerstationen der a. pr. Kaiser Ferdinands und Mährisch-Schlesischen Nordbahn und ist bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen. (1008 RM)

Mit 1. Juni a. c. treten die Nachträge VII und VIII zu den Tariftheilen II und III für den **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehr** in Kraft, welche unter anderen einen ermässigten Saisontarif und Ausnahmesätze für Glaswaaren, Mineralwasser, Margarin etc. enthalten und von den Verbandsverwaltungen käuflich bezogen werden können. Dresden, am 20. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1009)

Vom 1. Juni cr. ab wird Flachs (gebrecht) bei Aufgabe in Quantitäten von je 10 000 kg pro Wagen von Güldenboden nach den im Ausnahmetarif für Flachs etc. vom 15. August 1881 und Nachtrag II zum rubricirten Tarif bezeichneten Stationen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn zu den Sätzen des Specialtarifs III befördert. Bromberg, den 19. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1010 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. wird die auf der Strecke Treysa-Niederhone zwischen den Stationen Frielendorf und Homberg angelegte Haltestelle Wernswig am 1. Juni d. Js. für den Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, 20. Mai 1882.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Altdamm-Colberger Eisenbahn. Am 25. d. Mts. wird die Reststrecke Greifenberg i./Pomm.-Colberg eröffnet werden. (Siehe Tarifbekanntmachung No. 999.)

Am 15. d. Mts. ist die zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin gehörige, 14,9 km lange Eisenbahn von Hirschberg nach Schmiedeberg mit den Zwischenstationen Lomnitz und Mittel-Zillerthal dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Am 1. Juni d. Js. wird die zu den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen gehörige, 17,82 km lange Strecke Wiesau-Redwitz mit der Zwischenstation Groschlattengrün dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die Strecke hat Anschluss in Wiesau an die Linie Eger-Regensburg und in Redwitz an die Strecken Oberkotzau-Kirchenlaibach und Redwitz-Schirnding.

Am 19. d. Mts. ist die 5,2 km lange Eisenbahn von Osterwieck nach Wasserleben mit der Station Osterwieck dem öffentlichen Verkehre übergehen worden.

Die Bahn, welche in Wasserleben an die der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg unterstellte Eisenbahnlinie Halle-Vienenburg anschliesst, wird vom Magistrat zu Osterwieck verwaltet.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge ist die an der Linie Budapest-Hatvan gelegene Station Csaba-Keresztúr am 15. Mai d. Js. aufgehoben und es sind an deren Stelle von diesem Tage ab die für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr eingerichteten Haltestellen „Rakos-Keresztúr" und „Rakos-Csaba" eröffnet worden.

Berlin, 20. Mai 1882.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

3. General-Versammlungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf

Montag, den 26. Juni d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe anberaumten neunten ordentlichen Generalversammlung hierdurch ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Berichterstattung des Verwaltungsraths über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Rechnungsabschlusses für dieses Jahr.
2. Berichterstattung der Revisoren über die Prüfung des Rechnungsabschlusses.
3. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsraths an Stelle des ausscheidenden Mitgliedes.
4. Wahl der Revisoren zur Prüfung und Dechargirung der Bilanz von 1882.
5. Beschlussfassung über die von Inhabern der Stamm-Prioritätsactien gemachte Proposition, dass aus dem Reinertrage des Unternehmens zunächst die Dividendenscheine der Stamm-Prioritätsactien desjenigen Jahres zur Einlösung gelangen sollen, in welchem der Reinertrag erzielt worden ist — aus dem Ertrage des verflossenen Betriebsjahrs mithin der Dividendenschein für das Jahr 1881.

Die in § 29 unseres Statuts vorgesehene Deposition der Actien behufs der Legitimation der zur Versammlung Erscheinenden und der Feststellung ihres Stimmrechts erfolgt:

1. in Braunschweig bei der Braunschweigischen Bank,
2. in Hannover bei dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn,
3. in Köln,
   a) bei d. Schaffhausenschen Bankvereine,
   b) bei dem Bankkause J. L. Eltzbacher & Co.

und zwar spätestens am dritten Kalendertage vor der Versammlung.

Braunschweig, 22. Mai 1882. Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (203)

Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. Die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft findet statt am 14. Juni d. J., Nachmittags 5 Uhr im Saale des „Weissen Adler" zu Poln.-Wartenberg.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände, sowie

die Wahl eines Gesellschaftsblatts nach § 13 und Nachtrag I vom 22. Juni 1875, an Stelle der eingegangenen Zeitung „Schlesische Presse".

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Deposition der Actien bei der Gesellschafts-Hauptcasse hierselbst entweder in natura oder in Depôtscheinen über die bei Staats- oder Communalbehörden niedergelegten Actien der Gesellschaft.

Die Deposition der Actien kann auch erfolgen:

in Breslau 1. bei der Breslauer Discontobank Friedenthal & Co.,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag,

in Berlin 1. bei den Herren Gebr. Guttentag (Bankhaus), Französischestr. 1,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse 31.

Diese Deposition muss hier bei der Gesellschaft-Hauptcasse 3 Tage vor dem Termin spätestens am 11. Juni Abends erfolgt sein. Bei den auswärtigen Depôtstellen spätestens am 10. Juni cr. Abends.

Die Actien sind, getrennt nach Gattung, unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Formulare vom Bureau ausgegeben werden.

Wegen Vertretung der Actionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig legalisirten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Bureau der Direction hierselbst einzureichen. Poln.-Wartenberg, den 11. Mai 1882. Der Aufsichtsrath. (200)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet hierselbst am 24. Juni, Nachmittags 3 Uhr, im neuen Börsengebäude, Wallstrasse No. 6, statt, wozu die Herren Actionäre hierdurch eingeladen werden.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

I. die in dem § 26 (auch Nachträge I, Art 1 und III, Art. 5) der Gesellschafts-Statuten sub 1, 2 und 3 aufgeführten Gegenstände;

II. Antrag der Gesellschafts-Vorstände wegen Ertheilung der Ermächtigung der Direction zur Concessions-Nachsuchung für den Bau einer Secundärbahn zwischen Hundsfeld und Trebnitz, Beschaffung der dazu nöthigen Geldmittel im Betrage von circa 950 000 ℳ. und zur demnächstigen Ausführung des Baues.

Die Actien müssen behufs Theilnahme an der Generalversammlung an einer der nachfolgend bezeichneten Stellen:

entweder in Breslau bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft, Berlinerstrasse No. 76,

oder in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft

gemäss § 31 der Gesellschafts-Statuten spätestens 3 mal 24 Stunden vor der Generalversammlung deponirt werden.

Die Stimmzettel werden den hiesigen Deponenten sofort bei der Deposition, den Berliner Deponenten am Vormittage der Generalversammlung bei unserer Hauptcasse ausgehändigt.

Die Legitimations-Prüfung wird in dem oben bezeichneten Versammlungs-Locale bereits von 2½ Uhr ab stattfinden.

Jahresberichte, sowie die specielle Vorlage in Betreff des Baues einer Secundärbahn zwischen Hundsfeld und Trebnitz werden bei unserer Hauptcasse vom 20. Juni cr. ab ausgegeben. Breslau, den 16. Mai 1882. Der Vorsitzende des Verwaltungsraths. Beck. (201)

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Die zehnte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn findet am 27. Juni 1882 um 11 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des gesellschaftlichen Pensionsfonds-Gebäudes in Smichow bei Prag (Eckhaus am Kaiser Ferdinands-Quai No. C 454, I. Stock) statt.

Tages-Ordnung:

1. Geschäftsbericht über das Jahr 1881.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über die Prüfung der Jahres-Rechnung pro 1881.
3. Bericht eventuell Anträge des Verwaltungsrathes über vorliegende Ausbau- und Sanirungs-Projecte und die damit zusammenhängenden Statutenänderungen.
4. Ersatzwahl für Ein in Folge Ablebens und Drei statutengemäss ausgeschiedene Mitglieder des Verwaltungsrathes.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses.

Jene Herren Actionäre, welche bei der Generalversammlung ihr Stimmrecht auszuüben oder derselben beizuwohnen gedenken (§ 32 St.), haben ihre Actien längstens bis zum 12. Juni 1882 inclusive entweder bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Smichow bei Prag (Eckgebäude am Kaiser Ferdinands-Quai No. C 454), oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien zu hinterlegen.

Der Besitz von je 20 Actien giebt das Recht auf eine Stimme (§ 32 St.). Zur Beschlussfassung über den 3. Punkt der Tages-Ordnung ist die persönliche Anwesenheit von wenigstens 30 Actionären erforderlich, welche dem Verwaltungsrathe nicht angehören und mindestens den fünften Theil des emittirten Actien-Capitals repräsentiren. Smichow, am 21. Mai 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (204)

4. Generalversammlungs-Beschlüsse.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. In der heute abgehaltenen 15. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Kronprinz Rudolfbahn wurden folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Generalversammlung nimmt den Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebahrung im Jahre 1881 zur Kenntniss.
2. Die Generalversammlung genehmigt den geprüften Rechnungsabschluss des Jahres 1881 und ertheilt der Verwaltung der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn das Absolutorium.
3. Zu Aufsichtsräthen wurden die Herren Dr. Friedrich Bunzl, Dr. Josef Mayer und Cäsar von Foregger, zu Ersatzmännern die Herren Ludwig Rafelsberger, Eduard Leyser und Albin Frankenberger gewählt.
4. Zu Verwaltungsräthen wurden die Herren Anton Graf Prokesch-Osten und Dr. Johann Hochhauser wiedergewählt.

Wien, am 22. Mai 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (205)

5. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Lieferung von Petroleum. 504 000 kg Amerikanisches Petroleum, zur Beleuchtung bestimmt, sind vom 1. Juli l. Js. bis 30. Juni k. Js. zu liefern. Die Lieferung hat an die Stationen Chemnitz, Dresden-Neustadt und Leipzig frachtfrei stattzufinden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung Chemnitz einzusehen und zu beziehen.

Die Staatseisenbahn-Verwaltung gewährt für das netto gelieferte Petroleum, ermittelt aus dem Bruttogewicht durch Abzug von 20 pCt. Tara, denjenigen Preis, welcher an dem der Absendung vorhergehenden Börsentage für Bremen in der Berliner Börsen-Zeitung amtlich notirt worden ist, einschliesslich eines Zuschlages für 100 kg netto. Die Angebote haben mithin nur diesen Zuschlag zu enthalten, welcher für frachtfreie Lieferung nach den vorgenannten Stationen beansprucht wird. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat die Wahl, ob sie die Gefässe behalten oder dem Lieferanten auf den Empfangsstationen zur Verfügung stellen will. Auf beide Fälle ist daher in der Offerte Rücksicht zu nehmen.

Angebote sind versiegelt, mit der Aufschrift „Petroleumlieferung" bis 31. d. M. bei der Königlichen Generaldirection portofrei einzureichen. Angebote, auf welche bis 15. k. M. keine Zusage ertheilt ist, sind als unberücksichtigt zu betrachten. Dresden, am 17. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (199)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von 730 cbm Eichenholz (Werkholz und Bohlen), wovon 200 cbm in völlig lufttrockenem Zustande, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Offerten auf diese Lieferung sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:

Offerte auf Lieferung von Werkstatts-Materialien (Eichenhölzer) pro 1882

bis zum **1. Juni cr., Vormittags 11 Uhr** an unser Materialien-Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung zu der obenangegebenen Zeit, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Lieferungs-Bedingungen und specielle Holz-Nachweise liegen auf vorgenanntem Bureau zur Einsicht auf, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ vom Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 19. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (202)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 100 offenen und 100 bedeckten Güterwagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen müssen versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 1. Juni d. J., um 12 Uhr Mittags, an das unterzeichnete Directorat eingereicht werden. Aarhus, den 12. Mai 1882. Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. (188)

No. 10. Jahrgang 1882. **Berlin,** am 26. Mai 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. Mai incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Colli mit Buchstaben sign.:										
1	A G	864	1	Ballen	?	—	21,5	1	Halle a. S.	K.E.-D. Frankf.a/M.	
2	A H	50	1	Kiste	Feilen	—	183	2	Eschweiler	K. E.-D. linksrh.	
3	A H	120	1	Lederkoffer	—	—	22	3	Köln Gereon	„	bez.: J. G. Adler, Frankfurt a/M.
4	A S	1375	1	Fass	leer	—	9	4	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
5	B	—	2	—	Eisentöpfe	—	4	5	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
6	B	8	1	Fass	leer	—	67	6	Düsseldorf Rh.	K. E.-D. r. Köln	beschr.: Magdeburg.
7	B	410/4	5	„	Butter	—	142,5	7	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
8	B C L	26	1	—	Latirbaum	—	—	8	Weissenburg	Elsass-Lothring.	
9	B J	—	1	Bund	Flacheisen	—	50	9	Bochum	Berg.-Märkische	beschr.: Bochum.
10	B K und G G	1881 6	1	Koffer	?	—	26	10	Offenburg	Badische	
11	B M E	1	1	—	hölzernes Modell zu einem Elsenbahn-Wagenrad		27,5	11	Essen	Berg.-Märkische	
12	C	1628	1	Kiste	gefüllt	—	40	12	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
13	C D S	89	8	Pack	Papier	—	82	13	Langendreer Rh.	K. E.-D. r. Köln	Breslau/Thorn bezettelt.
14	C F S	2661	1	Ballen	?	—	24	14	Thorn	Oberschlesische	
15	G H	—	4	Blöcke	Zinn	—	130	15	Aachen	K. E.-D. linksrh.	
16	G H	4282	1	Kiste	Waaren	—	57	16	Kreuznach	„	
17	G J	2138	1	Sack	Bohnen	—	15	17	Crefeld	„	
18	C N A B	8365	1	Bierfass	leer	—	24	18	Dortmund	Berg.-Märkische	
19	C Q	4/5	2	—	Ketten	—	—	19	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
20	C & S	—	1	—	Decke	—	—	20	Aachen T	Berg.-Märkische	
21	C T	3417	1	Fass	leer	—	10	21	M.-Gladbach	„	
22	C T	4023	1	Korb	leer	—	7	22	„	„	beschr.: Cöln.
23	D L U	1112	1	—	Pflugschaar	—	2,5	23	Bochum	„	
24	D S	374	1	Pack	Heugabeln	—	38	24	Aachen T	„	beschr.: Givet.
25	E D E R	336	1	Bierfass	leer	—	30	25	Dortmund K. M.	K. E.-D. r. Köln	
26	E D S	2806	1	Bürde	Stahl	—	13	26	Kükelhausen	Berg.-Märkische	
27	E K	1	1	Tonne	leer	—	11	27	Bohmte	K. E.-D. r. Köln	
28	F C	1495	1	Kiste	unbekannt	—	43	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	
29	F H	1	1	Fass	leer	—	12	29	M.-Gladbach	Berg.-Märkische	
30	F K	5810	1	Bällchen	?	—	11	30	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
31	F K	99491 99492	2	Kisten	Bisquits	—	43	31	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
32	F M G	11	1	—	Zahnrad	—	67	32	Deutz	Berg.-Märkische	
33	F S	20	1	Fass	?	—	95	33	Mannheim	Badische	
34	F S	78764 78765	2	Kisten	Butter	—	70	34	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
35	G B S E C	6344	1	Korb	Champagner	—	66	35	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
36	G F	1000	1	„	Eisenschrott	—	153	36	Wipperfürth	Berg.-Märkische	beschr.: Wipperfürth.
37	G R	4738	1	Kiste	?	—	15	37	Andernach	K. E.-D. linksrh.	
38	H	24	1	—	Sopha	—	70	38	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	beschr.: Cöln.
39	H A	59	1	Pack	Packpapier	—	51	39	Elberfeld St.	Berg.-Märkische	
40	H C	371	1	Kiste	?	—	62,5	40	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	bekl.: Gross-Borstel.
41	H G	1228	1	„	gefüllt	—	83	41	Halle	„	
42	H G	76556	1	Fass	leer	—	—	42	„	K.E.-D. Frankf.a/M.	
43	H H	12	1	Korb	leerer Krug	—	10	43	Sachsenhausen	Hess. Ludwigsb.	Frankfurt a/M. bez.
44	H H	3034	1	Sack	Kartoffelmehl	—	100	44	Aachen	K. E.-D. linksrh.	
45	H N C	383	1	Kiste	Blechflasche	—	25	45	Werl	Berg.-Märkische	beschr.: Capellen-Weveling-hofen.
46	H P	1999	1	Korb	leer	—	2	46	Hagen	„	
47	H S	—	2	—	Ofentheile	—	5	47	Münster a/Stein	K. E.-D. linksrh.	
48	H W H	1332	1	Pack	Schaufeln	—	33,5	48	Hagen	Berg.-Märkische	bekl.: H. W. Holthaus in Dahlerbrücke.
49	J F R	2247	1	Ballen	gefüllt	—	36	49	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	J M	1533, 15340	2	Ballen	Leinen	—	43	50	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	bekl. Magdeburg.
51	J S	40	1	Pack	2 Waschkörbe	—	3	51	Dortmund	Bergisch-Märk.	beschrieben: Dortmund.
52	K	—	2 1	Pack Paar	24 Paar Holzschuhe Holzschuhe		20	52	Iserlohn	„	
53	K S	1/5	5	Fässer	leer	—	345	53	Mannheim	Badische	
54	L H	847	1	Fass	?	—	78	54	Kaldenkirchen	Bergisch-Märk.	bekl. Crefeld.
55	L K	—	12	Obstkörbe	—	—	40	55	Biendorf	K.E.-D. Magdeburg	
56	L N	4055	1	Kiste	leer	—	11,5	56	Magdeburg C. B.	„	beschr. Braunschweig.
57	L St	7	1	—	Kette	—	—	57	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
58	M A	474	1	Pack	Düten	—	15	58	Erkelenz	Berg.-Märkische	beschr. Hoeningen-Eschweiler.
59	M & C	2161	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	41	59	Geestemünde L.	K. E.-D. Hannover	
60	M G	368	1	Ballen	Waaren	—	59	60	Crefeld	K. E.-D. linksrh.	
61	M M	21084	1	Kiste	Papier	—	26	61	„	„	
62	M R	800	1	Ballen	Tuch	—	114	62	Strassburg	Els.-Lothring.	
63	N M	8133	1	—	Decke	—	—	63	Posen	Oberschlesische	
64	N T	554	1	Ballen	Wollwaaren	—	42	64	Stuttgart (Frachtgut)	Württemb. Stsb.	ohne Stationsmarke.
65	O L	2825	1	Korb	eiserne Muttern	—	26,5	65	Bremen	K. E.-D. Hannover	
66	P	20071	1	Kiste	Zucker	—	15	66	Luxemburg	Els.-Lothring.	
67	P H	10	1	—	Farbenmühle	—	35	67	Liegnitz	B. S. F.	
68	P O	316, 4797	2	Fässer	Bier	—	106	68	Hohenlimburg	Berg.-Märkische	beklebt Hohenlimburg.
69	P O	11988	1	Fass	leer	—	31	69	Dortmund	„	
70	Q	202	1	Fass	Branntwein	—	47	70	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	beklebt v. Nordhausen, beschrieb. Magdeburg.
71	R H	I	1	Kiste	Kleider	—	12	71	Berlin L.	„	beklebt Geestemünde L.-Eupen.
72	R H	251/6	6	Körbe	Eisenguss	—	455	72	Halle	„	
73	R K	470	1	—	Velociped	—	39	73	Mannheim	Badische	Frankfurt bezett.
74	S	4	1	Ballen	gefüllt	—	?	74	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	bez. Station undeutl., in Elsass.
75	S M	676	1	Ballen	Leder	—	36	75	Mannheim	Badische	
76	S S	934	1	Fass	Oel	—	92	76	Neunkirchen	K. E.-D. linksrh.	
77	S & T	5401	1	Kiste	Eisenwaaren	—	147	77	Elberfeld St.	Berg.-Märkische	
78	T C	25	1	Kiste	Eisenwaaren	—	27,5	78	Dortmund	„	
79	V	weiss	1	—	eis. Fenster ⊗	—	11	79	Bismark	K.E.-D. Magdeburg	
80	W	—	1	—	gusseis. Ofenthür	—	1	80	Kaldenkirchen	Berg.-Märkische	
81	W S	4279	1	Kiste	leer	—	4	81	Warburg	„	
					B. Colli m. Adressen sign.						
82	Amsterdam	—	1	Koffer	Gepäck	—	36	82	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
83	A Soest	7	1	Fass	leer	—	9	83	Dortmund	Berg.-Märkische	
84	Bernburg Leipzig	685	1	Collo	Packzeug, Gepäck	—	8	84	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
85	F. Hollmann	—	1	—	Viehgitter	—	—	85	Bochum	Berg.-Märkische	
86	Heidelberg	—	1	Pack	Säcke	—	5	86	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
87	P.J. Adrian jr. Amsterdam	—	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	24,5	87	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
88	Leipzig W. H. Andrews Esq. in Borgwedel in Schleswig Oelzmann & Co. in London	243	2	Colli	eis. Bettstelle	—	41	88	„	„	
89	Th. S. & Co. Schulze & Co. in Nordhausen	3414	1	Fass	leer	—	27	89	Schöningen	Braunschweig	
90	Unions-Brauerei	—	1	Bierfass	leer	—	7,5	90	Hannover	K. E.-D. Hannover	
91	V. Merzig	—	1	Ballen	Hanf	—	123	91	Neunkirchen	K.E.-D. linksrhein.	
					C. Colli m. Nummern sign.						
92	?	26	1	Sack	Betten	—	38	92	Posen	Oberschlesische	
93	—	4203	1	Fass	Maschinenöl	—	197	93	Wattenscheid	Berg.-Märkische	
					D. Colli mit Figuren sign.						
94	△	3517	1	Fass	?	—	331	94	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	beklebt Goslar-Stettin.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere, etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
95	L	211	1	Kiste	Cigarren —	3,5	95	Hagen	Berg.-Märk.	beklebt Marten.
96		223	1	Ballen	Drell —	50,5	96	Halberstadt	K.E.-D.Magdeburg	
97	L	—	3	Fass	Oel —	2096	97	Leipzig	„	
98	GS	141	1	Sack	Kaffee —	65	98	Braunschweig	Braunschweig	
99	L	24	1	Kiste	Zucker —	25	99	Elberfeld St.	Berg.-Märk.	
100		87 90	2	Kisten	Zucker —	60	100	„	„	
101	Eine Krone	120	1	—	Wagendecke —	38	101	Metzingen	Württemb. Stsb.	
					E. Colli ohne Signatur:					
102	—	—	1	—	Holztheil nachstehender Form (0,37 Mtr.; 0,03; 0,05; 0,382 Mtr.)	0,75	102	Treysa	K. E.-D. Hannover	
103	—	—	2 2	— —	Anbände — Freitel —	—	103	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
104	—	—	4	Stück	Bauholz à 2,49 m lang	47	104	Horstmar	K. E.-D. r. Köln	
105	—	—	1	Cementfass	leer —	—	105	Holzwickede	Bergisch-Märk.	
106	—	—	1	—	Deichsel von einem Frachtwagen	—	106	Dahlhausen	„	
107	—	—	1	Bund	Draht —	—	107	Delstern	„	
108	—	—	1	Pack	Draht —	14	108	Mülheim a. Rh.	„	
109	—	—	5	Ringe	Eisendraht —	63,5	109	Mengede	K. E.-D. r. Köln	
110	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	89	110	Bochum	Bergisch-Märk.	
111	—	—	1 1	— —	Kiste mit Ess- und Trinkgeschirr Spannsäge —	7	111	Hattingen	„	
112	—	—	1	Bund	Flachs —	8,5	112	Mogilno	Oberschlesische	
113	—	—	1	„	11 Hacken —	6,5	113	Halle	K.E.-D. Magdeburg	beschrieb. Quedlinburg - Breslau.
114	—	—	6	Heringsfäss.	leer —	60	114	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
115	—	—	1	—	Hammer —	2,5	115	Hattingen	„	
116	—	—	1	Sack	Hafer —	75	116	Oberhagen	„	
117	—	—	1	Bund	Heu —	20	117	Dortmunderfeld	„	
118	—	—	4	Sack	Hörner —	20	118	M.-Gladbach	„	
119	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	2	119	Holzwickede	„	
120	—	—	2	„	Holzschuhe —	—	120	Iserlohn	„	
121	—	—	1 2	Säckchen Stückchen	Kaffee — Leder —	2,5 1,0	121	Elberfeld St.	„	
122	—	—	2	—	eiserne Ketten —	29	122	Inowraclaw	Oberschlesische	
123	—	—	1	Kiste	leer — (ohne Deckel)	15	123	Warburg	Bergisch-Märk.	
124	—	—	4	—	graue Körbe —	9	124	M.-Gladbach	„	
125	—	—	5	Stück	eiserne Kuchenpfannen	4,5	125	Harburg	K. E.-D. Hannover	
126	—	—	1	—	Maschinentheil —	32	126	Mülheim a. Rh.	Bergisch-Märk.	
127	—	—	1	Stück	Messingguss —	5,5	127	Iserlohn	„	
128	—	—	1	—	Messingstange v. ein. Sprungheerdplatte	1,25	128	Barmen	„	
129	—	—	1	Oelfass	leer —	35	129	Mannheim	Badische	
130	—	—	3	—	eiserne Ofenanker —	23,5	130	Wermelskirchen	Berg.-Märkische	
131	—	—	1	—	Ofentheil (Untersatz mit 4 Füssen)	15	131	Beiseförth	„	
132	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	32	132	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	bei 28 leeren Fässern ab Adler-Kosteletz.
133	—	—	1	Parthie	Rohstahl —	498	133	Milspe	Bergisch-Märk.	
135	—	—	2	—	Roststäbe —	28	134	Solingen	„	
135	—	—	3	Colli	Roststäbe —	15	135	Mannheim H. B. H.	Hess. Ludwigsb.	
136	—	—	1	—	Sackwagen —	—	136	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	
137	—	—	3	—	rothe Scheiben für Signallaternen	—	137	Wegberg	Bergisch-Märk.	
138	—	—	1	—	gusseis. Schubkarrenrad	9	138	Mülheim a. Rh.	„	
139	—	—	1	Pack	Sensen —	5	139	„	„	
140	—	—	1	„	4 Sensen —	4	140	„	„	
141	—	—	1	—	Spaten (mit Fabrikzeichen S T A)	—	141	Holzminden	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
142	—	—	2 1 9 3 1	Platten Roster Ringe Deckel Griff	zu einem Tafelheerd —	—	142	Neviges	Bergisch-Märk.	
143	—	—	2	—	eiserne Thürkloben —	1	143	Biebrich	K.E.-D.Frankf.a/M.	
144	—	—	1	Päckchen	kleine Tuchknöpfe —	0,375	144	Herdecke	Bergisch-Märk.	
145	—	—	1	—	Untergestell von einem Sophatisch	5	145	Bochum	„	
146	—	—	2	—	Vorhängeschlösser —	—	146	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
147	—	—	1	—	Waschtisch —	10	147	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
148	—	—	1	Rolle	Zinkblech —	5	148	Coblenz	K. E.-D. linksrh.	
149	—	—	1	—	Brett 3,5 m lang 13 cm breit	7	149	Bockau	Sächs. Staatsb.	Auf der Bahnstrecke Bockau-Aue aufgefunden
150	—	—	1	Fass	Mostrich —	19	150	Chemnitz	„	
1	F E W	1468	1	Ballen	Tuche	19	1	Kempen	Breslau-Warschau.	Gut ist in Breslau Oderthor in Verlustgerathen (zur Karte No. 1 vom 30. März cr. Wielkau in Sachsen-Kempen).

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	—	—	8	Stück	Eichenstützen —	—	1	Muncacs	Ung. Nordostbahn	von Muncacs.
2	—	—	2	Brod	Zucker —	20	2	L. Mihalyi	„	von Kaschau.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Schlesischen Eisenbahnen bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 41. Zeitung des Vereins 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Juni 1882.

Inhalt: Die Canalfrage im Staate New-York. — Aus dem elektrotechnischen Verein. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Eisenbahn-Concessionen in Japan. — Ein neuer Tunnel unter Wasser. — Präjudizien. — Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarifbekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Verkehrs-Wiederaufnahme. 4. Personenverkehr. 5. Generalversammlungen. 6. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Canalfrage im Staate New-York.

Von Dr. **Arthur von Studnitz.**

Eine der allerwichtigsten Phasen des Welthandels bilden die enormen Getreidetransporte, welche in annähernd dem gegenwärtigen Umfange erst seit einer kurzen Reihe von Jahren zwischen den Vereinigten Staaten und Europa verkehren, — hüben und drüben auch die continentalen Verkehrswege in ganz gewaltigem Masse in Anspruch nehmen. Dass diese grossartige Getreidebewegung, welche jährlich einem Werthe von über 1 000 000 000 ℳ entspricht, wirklich erst der modernsten Zeit angehört, geht daraus schlagend hervor, dass die Vereinigten Staaten innerhalb der letzten 6 Jahre mehr Brodfrüchte nach Europa sandten, als innerhalb des vorangegangenen halben Jahrhunderts.

Die Transportwege der Vereinigten Staaten aber werden nicht nur von diesen Quantitäten in Anspruch genommen, sondern haben auch die Brodfrüchte zu bewegen, welche zur Ernährung der dichten Bevölkerung der östlichen Staaten der Union dienen. Auch die östlichen Staaten haben allerdings Landwirthschaft, aber für diese ist es profitabler, Vieh, Milch, Butter und Käse zu erzeugen. Selbst das für den Consum der östlichen Landwirthe bestimmte Getreide wird daher zum grössten Theil aus den grosen Getreideregionen des Westens herbeigeschafft, in denen, Dank der Güte des Bodens, der Gunst des Klimas und vor Allem der Energie des Landbebauers, Mais, Weizen und andere Getreidearten mit erstaunlich geringen Selbstkosten producirt werden.

Die Wege, auf denen das zum i n n e r e n Consum bestimmte Getreide nach dem Osten geschafft wird, sind einerseits die grossen Eisenbahnlinien, welche die westlichen Getreideregionen mit den östlichen Fabrikcentren verbinden, andererseits die grossartige Wasserstrasse, welche von den See'n gebildet wird, und in dem grossartigen Canalnetz des Staates Newyork und in dem Hudson seine Fortsetzung findet. Auch die für den Export bestimmten Getreidemassen schlagen diese beiden Wege ein. In Concurrenz aber treten noch zwei andere mächtige Verkehrswege, deren zunehmender Aufschwung den Verkehrsinteressenten des Staates Newyork manches Kopfschütteln verursacht; es sind dies die Mississippi- und die St. Lorenzroute.

I.

Der M i s s i s s i p p i ist bis vor ganz kurzer Zeit lange nicht in dem Masse ausgenutzt worden, welches durch die gerade Richtung des Stromes und die Grösse seiner Wassermengen indicirt zu werden scheint. Ursache hierfür waren die zahlreichen Schiffshindernisse, vor Allem die Versandungen im unteren Theil des Stromes, welche den Wasserverkehr lahm legten. Der Congress der Vereinigten Staaten hat sich indessen des hier vorhandenen Nothstandes angenommen und grosse Mittel bewilligt, die bereits seit einer ganzen Reihe von Jahren zu Strombauten verwendet werden. Auch der gewünschte Effect ist nicht ausgeblieben. Noch im Jahre 1875 war die Ausfuhr über den Mississippi äusserst geringfügig, indem dieselbe nur 66 000 Bushels*) Weizen und 200 000 Bushels Mais betrug. Im Jahre 1879 aber entsprach die von St. Louis nach Neworleans verschiffte Gütermasse einem Gewicht von 499 040 t, im Jahre 1880 einem solchen von 813 050 t, darunter waren im Jahre 1879:

6 164 838 Bushels, 1880: 13 762 664 Bushels Getreide, welches von St. Louis nach Europa verschifft wurde. Im Jahre 1881 hat zwar der Getreideverkehr auf der Missisippiroute etwas nachgelassen, indessen bildet hierfür die einzige Erklärung der grosse Ausfall in der Amerikanischen Weizenernte des vorigen Jahres. Schon wurden zur Bewältigung der colossalen St. Louis passirenden Getreidemassen 8 Getreideelevatoren mit einem Aufwand von 3 500 000 Dollars errichtet. Trotz der noch nicht gänzlichen Beseitigung der Schifffahrtshindernisse auf dem Mississippi haben die Durchfrachten von St. Louis nach Liverpool den niedrigen Satz von 13 cts pro Bushel und nach Marseille den Satz von 24 cts pro Bushel erreicht. Die unverhältnissmässig höhere Fracht nach dem letzgenannten Platze erklärt sich durch das viel geringere Angebot von Schiffsraum nach Marseille, indem der Verkehr von und nach Liverpool natürlich viel lebhafter ist. Die gegenwärtige Fracht von St. Louis nach Neworleans beträgt etwa 4½ cts pro Bushel. In guten Erntejahren und bei gutem Fahrwasser wird aber schon eine Fracht von 2½ cts pro Bushel genügen, um der Flussschifffahrt ausreichenden Verdienst zu gewähren.

Dagegen hat allerdings die Seefracht von Newyork nach Liverpool einen immer niedrigeren Stand als diejenige von Neworleans eben dahin, — aus Gründen, die den eben erwähnten analog sind. Immerhin stellt sich der Versand über den Mississippi und Neworleans billiger, als wenn das Getreide mit der Eisenbahn nach Newyork geschafft wird.

Die Totalkosten des Getreidetransportes von St. Louis nach Liverpool via Newyork Fluss- und Seefracht einschliesslich der Versicherung stellen sich auf 46,74 Cts pro 100 Pfd. oder 28 Cts pro Bushel, während die Totalkosten der Eisenbahn nach Newyork einschliesslich der Seefracht und aller anderen entstandenen Ausgaben 60,44 Cts pro 100 Pfd. oder 36½ Cts pro Bushel betragen. Mithin ist die letztgenannte Linie um 8½ Cts theurer als die andere Linie, woraus sich der gewaltige Aufschwung erklärt, den der Verkehr auf der Mississippiroute genommen hat.

II.

Die nördliche concurrirende Linie bildet das S t. L o r e n z - W a s s e r s t r a s s e n - S y s t e m. Der St. Lorenz-Strom erlaubt keine ununterbrochene Schifffahrt; eine Reihe von Stromschnellen musste durch Canalisirung umgangen werden. Die wichtigste Erleichterung der Schifffahrt auf diesem Strome bildet indessen der Welland-Canal, welcher, den Niagarafall umgehend, den Erie- mit den Ontariosee verbindet und für Fahrzeuge von 12' Tiefgang zugänglich ist. Man erhofft in Canada, dass gewaltige Massen des für Europa bestimmten Getreides von ihrem bisherigen Wege über Buffalo und Newyork abgelenkt und den neu eröffneten Verkehrsweg einschlagen werden, — nämlich nach Montreal gehen und dort auf Seeschiffe verladen werden. Ja, man hofft, dass sich sogar eine directe Schifffahrt zwischen Chicago und anderen Häfen der grossen Seen einerseits und Liverpool entwickeln wird,

*) 100 Amerikanische Bushels = 35,237 Hectoliter.

so dass grosse Oceandampfer mitten in den Amerikanischen Continent hineinfahren würden. Gelingt die Ausführung dieses Planes, so würden allerdings bedeutende Ersparnisse erzielt werden, da das Getreide bisher sowohl in Montreal, als in Kingston (am Ausflusse des Ontariosees) umgeladen werden musste.

Seit seiner Gründung durch die Franzosen vor zwei Jahrhunderten ist Kingston, Dank seiner geographischen Lage, stets ein wichtiger und daher befestigter Punkt gewesen. Gegenwärtig wird seine strategische Bedeutung durch die commerzielle überragt. Nicht weniger als drei grosse Transportgesellschaften haben hier ihren Sitz, — die Kingston and Montreal Transportation Company, die St. Lawrence and Chicago Forwarding Company und die Montreal Transportation Company. Das im Jahre 1879 von Kingston aus nach dem Osten beförderte Getreidequantum betrug 12 000 000 Bushels; der Transport dieser Getreidemasse fällt auf die Monate Mai bis November, in denen allein diese Wasserstrassen benutzbar sind. Die drei Gesellschaften besitzen zusammen 100 Fahrzeuge, von denen jedes 12—22 000 Bushels laden kann, das sind zusammen 1½ Millionen Bushels bei jeder Fahrt. Da nun 15 Hin- und Rückfahrten bei jeder Saison leicht ausführbar sind, so sind die Einrichtungen für einen Transport von 22½ Millionen Bushels vorhanden. In der Regel wird aber die Leistungsfähigkeit dieser Transportanstalten bei Weitem nicht bis zu ihrem Maximum ausgenutzt, denn es fehlt in Montreal bisher an genügender Verfrachtungsgelegenheit für das nach Europa bestimmte Getreide. Magazine für dasselbe sind aber in Montreal nicht vorhanden, angeblich weil die Lagergebühren zu hoch kommen würden. Daher müssen die den Lorenzstrom herabschwimmenden Fahrzeuge oft ein bis zwei Wochen warten, ehe ihre Ladung gelöscht wird. Uebrigens sind auch in Kingston Getreidemagazine nicht vorhanden, aber auch nicht nothwendig, weil dortt 5 schwimmende Elevatoren zur Verfügung stehen, die in 24 Stunden 300 000 Bushels in die Lorenz-Fahrzeuge überladen können.

Der Tarif von Chicago nach Kingston betrug Ende 1880 pro Bushel Weizen 5¾ Cts., pro Bushel Mais 5¼ Cts. von Kingston nach Montreal 3 resp. 2¾ Cts. Dagegen betrug zu genannter Zeit der Tarif für den Transport von Weizen von Chicago nach Newyork 10 Cts. pro Bushel, also 1¼ Cts. mehr als auf Canadischem Wege.

Um den Getreidetransport über den Canadischen Verkehrsweg zu leiten, wurden Differentialgebühren eingeführt. Die bei der Passage des Wellandcanals zu zahlende Gebühr beträgt 20 Cts. pro Tonne (von 20 Ctr.); indessen befreit diese Gebühr von allen übrigen Canadischen Canalzöllen. Dieselbe Einrichtung wiederholt sich auf dem Lorenzstrom. Auch die dort entrichtete Canalgebühr befreit von dem Wellander Canalzoll. Daher werden diejenigen Schiffe, deren Ladung in Oswego auf die Verkehrswege der Vereinigten Staaten übergehen soll, durch die Canalzölle viel schwerer belastet, als die Canadischen Schiffe, welche den Getreideverkehr sowohl über den Wellandcanal, als den St. Lorenzstrom nach Montreal vermitteln.

Die Spediteure in Kingston erachten sich durch Verbesserung der St. Lorenz-Wasserstrasse deswegen in ihrem Erwerbe nicht bedroht, weil es nach ihrer Ansicht stets billiger sein wird, auf den Seen und dem St. Lorenzstrome andere Gattungen von Fahrzeugen zu benutzen. Der zweckmässigste Transport des Getreides auf den Seen werde stets von grossen Schraubendampfern übernommen werden. Viel lohnender als diese bis Montreal dampfen zu lassen, werde auch n a c h Verbesserung der Schifffahrt auf dem St. Lorenz-Canalsystem die Einrichtung von Schleppzügen sein; mit einem solchen — aus 4—6 Schleppen bestehend — können 100 000 Bushels auf einmal nach dem Osten geschafft werden. Die Schiffe, welche die Seen befahren, würden mit den Fahrzeugen des Lorenzstromes deswegen niemals concurriren können, weil die letzteren erheblich billiger arbeiten. Nicht nur kosten diese Fahrzeuge im Verhältniss viel weniger, sondern sie werden Dank der billigen Canadischen Arbeit auch bedeutend billiger betrieben. Mit dem Capitän jedes Fahrzeuges wird ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem er monatlich 120 Dollars (480 *M.*) erhält, wovon er aber auch die aus 5 Leuten und einem Koch bestehende Mannschaft zu bezahlen und zu ernähren hat. So niedrige Löhne müssen allerdings die Concurrenz der mit hochbezahlten Mannschaften ausgerüsteten Dampfer der Seen ausserordentlich erschweren. Auch der Schlepplohn bis Montreal beträgt nur ¼ Cts. pro Bushel, so dass es nicht ausserhalb der Möglichkeit liegt — namentlich wenn sich die Rückfrachten vermehren sollten — das Getreide zu 8 Cts. pro Bushel zu transportiren. Da aber die Entfernung von Montreal nach Europa bedeutend geringer ist, als von Newyork, so wäre die Präponderanz des Canadischen Verkehrsweges über denjenigen der Union über allen Zweifel gestellt, wenn nicht auch zur See die Rückfracht ausschlaggebend in Betracht käme. Diese aber wird stets nach Newyork reichlicher, als nach Montreal fliessen, weshalb der Vorzug der geringen Distanz kaum in die Waagschale fällt. Hierzu kommt, dass auch die Hafen- und Lootsengebühren in Montreal sehr hoch sind. Für vermehrte Rückfracht der Lorenz-Fahrzeuge scheint durch die Canadische Zollgesetzgebung gesorgt zu sein; denn diese belastet die Tonne aus den Vereinigten Staaten importirter Kohlen mit 60 Cts. Daher dürfte die von den Canadischen Städten am Lorenzstrome aus Cleveland bezogene Kohle in Zukunft mehr oder weniger durch Kohle aus Neu-Schottland ersetzt werden. Für den Transport derselben eignen sich aber am besten die bisher meist leer nach Kingston zurückkehrenden Getreidekähne.

III.

Angesichts der mächtigen Concurrenz, welche dem Verkehre über N e w y o r k bereitet wird, entsteht nun die Frage, was kann Newyork thun, um seine bisherige erste Rolle im Getreideverkehr mit Europa zu erhalten? Begünstigt wird ja die Stellung Newyorks durch den Umstand, dass sich vor Allem hierher die Auswandererströme aus Europa richten, indem kein anderer Punkt der Ostküste so bequeme Verbindungslinien nach allen Theilen der Vereinigten Staaten hat. Der grosse Schiffsraum, welcher in Folge dessen in Newyork in der Richtung nach Europa zur Verfügung steht, wird die Seefrachten stets niedrig halten und ein Gegengewicht gegen die Vorzüge anderer Plätze bilden. Es fragt sich aber doch, ob dieses Gegengewicht auf die Dauer schwer genug sein wird, um die grossen oben geschilderten Vortheile der concurrirenden Verkehrswege ganz auszugleichen. Will daher Newyork im Güterverkehr nach Europa seine alte Rolle auch in Zukunft behaupten, so hat es die dringende Pflicht, an der weiteren Entwickelung seiner Verkehrswege zu arbeiten.

Die Eisenstrassen, welche die Getreideregionen mit Newyork verbinden, können wohl nicht wesentlich mehr entwickelt werden. Es wird sich im Grossen und Ganzen nur um neue Zufuhrlinien zu den Hauptsträngen handeln. Viel aber kann auf dem Wasserstrassen-System geschehen, welches Newyork bei Buffalo am Erie- und bei Oswego am Ontariosee mit den grossen Seen verbindet.

Zunächst kommt in Betracht, dass auch auf den Seen eine Reihe von Schifffahrts-Hindernissen weggeräumt werden kann, wodurch den Schiffen ein Tiefgang von 14′ gewährt würde. Da der Wellandcanal nur für Fahrzeuge von 12′ Tauchtiefe erbaut wurde, ergebe sich schon hierdurch ein nicht unbedeutender Vortheil. Jeder Fuss mehr Tiefgang, den die Schraubendampfer erreichen können, entspricht einer Zunahme ihrer Ladefähigkeit von etwa 250 t.

Ferner wurde eine grosse Reihe anderer Verbesserungen vorgeschlagen, namentlich die Einführung eines besseren Durchschleusungssystems.

Der Hauptvorschlag zur Vermehrung des Nutzens der Canäle besteht indessen darin, die bisher erhobenen Canalzölle gänzlich abzuschaffen. Die Canalinteressenten glauben zu dieser Forderung um so mehr berechtigt zu sein, als den Canälen anfänglich das Monopol im Gütertransport von den Seen her ertheilt worden war, ein Monopol, welches jedoch durch den Bau verschiedener Eisenbahnlinien durchbrochen wurde.

Ferner wird als Argument für jenen Vorschlag angeführt, dass die Canäle den Wohlstand der von ihnen durchschnittenen Districte in so hohem Grade gehoben hätten und dies in noch viel grösserem thun würden, wenn dem Canalverkehr die letzten auf ihm lastenden Beschränkungen abgenommen werden würden. Wie enorm aber schon jetzt der Dienst sei, welchen die Canäle dem ganzen Staate leisteten, beweise, dass der Werth der im Jahre 1880 auf den Canälen transportirten Güter fast 250 Millionen Dollars erreicht habe.

Auch die Verwaltung der Canäle würde bei Abschaffung der Zölle eine viel weniger kostspielige sein, denn gegenwärtig betrügen die Kosten der Vereinnahmung der Zölle jährlich nicht weniger als 52 000 D.

Angesichts der energischen Agitation, welche die Canalinteressenten ins Leben gerufen haben, um ihre Ziele zu erreichen, kann auch kaum zweifelhaft sein, dass sie in allen Punkten damit durchdringen werden. Es giebt im Staate Newyork mehr als 4 500 Canalboote, von denen mindestens zwei Drittel privaten Schiffseignern gehören, während das übrige Drittel den Schiffspark von Actiengesellschaften bildet. Da nun jedes Boot durchschnittlich mit 5 Personen bemannt ist, so kommt mit Hinzurechnung des Hafenpersonals u. s. w. eine sehr respectable Anzahl von Leuten heraus, mit deren Interesse die Partheien schon rechnen müssen. Das Vorgehen der Canalbevölkerung ist aber um so entschiedener, als in Folge der gewaltigen Concurrenz der Eisenbahnlinien der Marktwerth der Canalboote im Verhältniss zu früheren Jahren um 30—40 pCt. und der Gewinn der Schiffer noch viel mehr zurückgegangen ist. Die Erfüllung ihrer Forderungen bildet daher eine Lebensfrage für sie.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der Sitzung des elektrotechnischen Vereins am 23. Mai hielt nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten Herr Ingenieur A. G e n t i l l i aus Wien einen Vortrag über ein von ihm erfundenes Instrument (Glossograph), welches nichts Gerin-

geres bezweckt, als die Sprache in derselben Geschwindigkeit, mit welcher gesprochen wird, automatisch zu fixiren. Der Vortragende entwickelte zunächst den Satz, dass ein Instrument, welches im Stande sein soll, der Rede zu folgen, nothwendig automatisch wirken müsse, weil, sobald man zur Hervorbringung der Zeichen, wie bei den mit einer Klaviatur versehenen Schreibmaschinen, genöthigt sei, mit Hülfe der Hände eine Maschinerie in Bewegung zu setzen, der dem Druck auf die Tasten vorangehende physiologische Prozess, der Sprache gegenüber einen zu bedeutenden Zeitaufwand erfordere.

Gentilli ging jedoch bei seinen Studien nicht, wie beim Phonographen, von einem akustischen Princip aus, weil es kaum jemals gelingen dürfte, die auf diesem Wege erhaltenen Hieroglyphen practisch zu verwerthen, sondern er studirte die Articulationsbewegungen der Sprachorgane und suchte dieselben mit Hülfe eines elektrischen Registrirapparats sichtbar darzustellen. Zu diesem Zwecke construirte er ein handliches Instrument, das, ohne irgend welche Unbequemlichkeit zu verursachen, in den Mund genommen werden kann. Feine, sehr leicht bewegliche an dem Instrument angebrachte Hebel legen sich auf einzelne Theile der Zunge und Lippen und zarte Flügelchen schweben vor den Oeffnungen der Nase. Beim Sprechen werden die verschiedenen Hebel und Flügelchen bewegt und übertragen ihre Bewegungen mit Hülfe 8 winziger Elektromagnete auf Schreibfedern, welche die einzelnen Laute in parallel neben einander laufenden Linien auf einem durch ein Uhrwerk vorgeschobenen Papierstreifen verzeichnen. Indem nämlich beim Aussprechen der Vocale und Consonanten die einen oder anderen Theile der Sprechorgane mehr oder weniger stark bewegt werden oder Luft aus der Nasenöffnung tritt, entstehen auf dem Papier ganz verschiedene, bei den gleichen Buchstaben aber regelmässig wiederkehrende Zeichen. Der Erfinder hatte einen Apparat mit zur Stelle gebracht und zeigte, indem er das Instrument in den Mund nahm und Verschiedenes in gewöhnlicher Redeweise sprach, in welcher Form die einzelnen Laute sich auf dem Papier markiren. Irgend welche Uebung erfordert die Benutzung des Instruments nach Angabe des Redners durchaus nicht. Die Stenographie würde somit durch den Gebrauch des Glossographen Gemeingut eines Jeden werden, der sich der Mühe unterzieht, die Dechiffrirung der Schrift zu erlernen. Beim Nachschreiben von öffentlichen Reden wird natürlich der das Nachschreiben Besorgende das Instrument in den Mund nehmen müssen und nur nöthig haben, das Gehörte ganz leise nachzusprechen, was zu einer deutlichen Hervorbringung der Zeichen vollkommen ausreichend erscheint. Gegenüber der jetzt üblichen Stenographie hat der Glossograph den grossen Vortheil, dass er kein vorausgegangenes Studium und keine Uebung erfordert. Nur das Dechiffriren will geübt sein; indessen wird zu Letzterem in der Regel mehr Musse, als zum Nachschreiben vorhanden sein. Die Erfindung eines Apparates, welcher den Inhaber in den Stand setzt, 4—5mal so rasch zu schreiben, als dies bisher möglich war, ist jedenfalls von erheblicher Tragweite. Der lebhafte Beifall, welchen die Zuhörer nach Beendigung des Vortrages dem Erfinder zu erkennen gaben, sowie die Bemerkungen, welche der Vorsitzende an die Ausführungen des Redners knüpfte, legten dann auch Zeugniss von dem grossen Interesse ab, mit welchem die Versammlung den Mittheilungen des Herrn Gentilli gefolgt war.

Der Director der Königlichen Sternwarte, Herr Professor Dr. Förster, referirte als Schriftführer des Erdstrom-Comités sodann über die seitherige Thätigkeit dieses vor Jahresfrist aus dem Schosse des elektrotechnischen Vereins hervorgegangenen Comités, dem unter dem Vorsitze des Herrn Geh. Rath Professor Dr. Kirchhoff ausserdem die Herren Geh. Regierungrath Dr. Siemens, Geh. Ober-Postrath Ludewig, Dr. Brix, Dr. Aron, Dr. Frölich in Berlin, sowie die Herren Professor Dr. Vogel in Potsdam und Geh. Admiralitätsrath Professor Dr. Neumayer in Hamburg angehören. An zwei Abenden sind in sechs, theils obertheils unterirdischen Telegraphenleitungen, deren Benutzung der Chef der Kaiserlich Deutschen Telegraphenverwaltung in den Nachtstunden der betreffenden Tage, wo der telegraphische Verkehr solches gestattete, in entgegenkommendster Weise zur Verfügung gestellt hatte, genaue Beobachtungen der auftretenden Erdströme angestellt worden. Dieselben haben bereits nicht unwichtige Ergebnisse geliefert, aber auch bei der Vielartigkeit der letzteren die Nothwendigkeit dargethan, sich nicht nur auf vereinzelte Beobachtungen der Erdströme in wenigen Linien zu beschränken, sondern auch auf die fortlaufende automatische Registrirung der Beobachtungen in einer grösseren Anzahl verschiedener Liniengruppen Bedacht zu nehmen. Die Construirung eines für diesen Zweck besonders geeigneten Russschreibers ist denn auch der Firma Siemens & Halske gelungen. Ein Versuchsexemplar dieses Apparates war im Vereinssaale zu Ansicht ausgestellt. Ausserdem ist auch die Herstellung einiger photographisch-registrirender Apparate für Erdstrombeobachtungen ins Auge gefasst und ein Apparat dieser Art bereits in Arbeit. Die bisher für Erdstrombeobachtungen angewandten roheren photographischen Registrireinrichtungen waren für eine tiefere und umfassendere Behandlung der Aufgabe nicht mehr als genügend befunden worden. Während der dem Comité durch die Beschaffung geeigneter Registrireinrichtungen auferlegten Pause der experimentellen Arbeiten hat sich dasselbe die Unterstützung der Deutschen Polarcommission, welche wenigstens auf einer der Deutschen Polarstationen Erdstrombeobachtungen einrichten wird, sowie die weitere Verhandlung mit den Fachmännern der anderen Stationen zum Zwecke einer universellen Organisation von Erdstrombeobachtungen während der Dauer der Bobachtungen der sämmtlichen Polarstationen zur Aufgabe gestellt. Vom 1. August 1882 bis mindestens zum 15. August 1883 werden die Polarstationen am 1. und 15. jeden Monats von Göttinger Mitternacht anfangend, magnetische und elektrische, sowie Polarlichtbeobachtungen anstellen, und es wird sich nun darum handeln, möglichst vollständige gleichzeitige Beobachtungen verwandter Art, also besonders auch der Erdströme auf der ganzen Erde organisiren zu helfen, wofür das Comité besonders in den nächsten Monaten eine lebhafte Thätigkeit einzusetzen haben wird.

Im Anschluss an diese Mittheilungen lenkte Herr Telegrapheninspector Christiani die Aufmerksamkeit auf gewisse spontane Stromerscheinungen, die von ihm gelegentlich der Ermittelung des Widerstandes neu eingerichteter Fernsprechleitungen beobachtet wurden und die aus einem etwaigen Contactschlusse sich nicht erklären lassen.

Der Verein vertagte sich darauf bis zur Wiederaufnahme der Sitzungen im October nach den Sommerferien.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 22. Mai 1882. (Bahnpolitik. Parlamentarisches. Transversalität. Böhmische Bahnen und Fusion. Tarifarisches und Staatsbahnpakt. Tarifenquête und Fruchtbörse. Rudolfbahn. Ungarische Staatsbahn. Personentarife. 5 Generalversammlungen. Abrechnungsbureau. Eisenbahnclub. Dampfkessel-Vorschriften. Börsennotiz.)

Die zielbewusste Eisenbahnpolitik Ungarns, welche in dem die öffentliche Meinung und die Fachkreise noch lange beschäftigenden Staatsbahnpakt einen so eclatanten Ausdruck findet, hat leider Befürchtungen hervorgerufen, welche der Begründung entbehren. Dazu tragen die wenig fachgemässen Expectorationen der Tagesblätter bei, welche in jedem transleithanischen Erfolge gleich eine Schädigung der Oesterreichischen Hälfte erblicken. Es ist ein Umschwung in den Anschauungen der meisten continentalen Staaten bezüglich des Staats- oder Privatbetriebes der Eisenbahnen eingetreten, welcher zu Interessencollisionen führen kann. Das Preussische Abgeordnetenhaus hat noch am 1. August 1862 den Antrag Michaeli und Lette mit grosser Majorität angenommen, dass die Staatsregierung den Bau und Betrieb von Eisenbahnen nur ausnahmsweise, bei vollständig und unzweifelhaft gerechtfertigten politischen oder besonderen Verhältnissen führen, dafür aber frei von allen monopolistischen Rücksichten den privaten Unternehmungsgeist auf dem Bahngebiete durch eine Reform des Eisenbahngesetzes entfesseln soll. Kurz nach Ablauf des 1. Decenniums seit diesem Beschlusse hat ihn Preussen selbst aufgegeben. Ungarn macht auch im energischen Tempo die obige Regel zur Ausnahme, während Oesterreich etwas bedächtiger vorgeht; die dadurch entstehenden Differenzen sind aber passagerer Natur und bald zu beseitigen, da von beiden massgebenden Seiten der gute Wille dazu vorhanden ist.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause und zwar im Plenum ist das Gesetz über die Kremsthalbahn angenommen worden. Im Eisenbahnausschusse wurde bei der Verhandlung über die Abzweigungen der Galizischen Transversalbahn dem Misstrauen gegen Ungarn dadurch Ausdruck gegeben, dass der Anschluss von Saybusch zur Verbindung mit der Kaschau-Oderberger Bahn auf Oesterreichischem Gebiete (auf Ungarischem nach der Vorlage) geschehen soll. Derselbe Ausschuss nahm den die Regierungsvorlage verändernden Referentenentwurf der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn zur Grundlage der Specialdebatte an; diese Aenderung besteht darin, dass 1. sämmtliche Strecken, welche die Verbindung zwischen Ungarn und Bayern bilden sollen, innerhalb sechs Jahren auszubauen sind; 2. dass der Staat für diesen sofort beginnenden Bau auch sofort 43 198 000 fl. bewilligen, dafür aber 3. Böhmen 2 500 000 fl. und Mähren 1 900 000 fl. (mehr als das Regierungsverlangen) beitragen sollen.

Die Begünstigungen Böhmens durch Bahnen, welche bei dieser Verhandlung von mehreren Abgeordneten eingewendet wurde, veranlasste den gewesenen Minister Herbst zur Replik, dass sich dies nur auf Nordböhmen, und zwar auf die Aussig-Teplitzer, die Duxer, die Turnau-Kraluper Bahn und auf die Böhmische Nordbahn beziehen könne. Die meisten dieser Bahnen haben bereits die als Staatsgarantie empfangenen Summen zurückgezahlt und überdies durch den Postdienst, die Einkommensteuer u. s. w. reichlich hereingebracht, was für sie verwendet worden sei. Bei näherer Betrachtung der Subventionen ergebe sich, dass für diese Zwecke im letzten Budget 21,4 Millionen ein-

gestellt seien. Davon entfallen auf Böhmen 1 230 000 fl., welche Summe durch die Einkommensteuer dieser Bahnen weit aufgewogen wird. Das südliche Böhmen ist nicht begünstigt. Hier seien überall die Bedingungen für industrielle Entwickelung vorhanden. Die neubewilligten Steuern werden gerade Böhmen am meisten belasten. Es müsse daher auch diesen Ländern die Möglichkeit geboten werden, sich im Erwerb und Einkommen zu heben. Die Bezeichnung der projectirten Bahn als „Transversalbahn" hält Redner nicht für glücklich gewählt, da diese Bahn nur den Zweck hat, Gegenden, welche überhaupt noch keine Bahnen haben, eine Eisenbahnverbindung zu gewähren. Dies gilt besonders für die Bezirke in Mähren. Handelsminister Pino wies darauf hin, dass die Bezeichnung „Transversalbahn" von der Regierung in ihrem Entwurfe vermieden worden sei. Es liege aber nichts daran, wenn man diese Bezeichnung wählt, da dieselbe den Gedanken, in einem ferneren Zeitpunkte eine kürzeste Verbindung herzustellen, nicht ausschliesst.

Die Fusion zwischen der Böhmischen Nordbahn und der Turnau-Kraluper Bahn ist vom Handelsministerium genehmigt worden. Das diesbezügliche Protocoll gelangt jetzt an das Finanzministerium. Die Actionäre der Turnau-Kraluper Bahn erhalten 175 Gulden baares Geld und eine Actie der Böhmischen Nordbahn. Die Turnau-Kraluper Bahn geht demnach in die Böhmische Nordbahn auf. Das so vereinigte Netz baut die Linie Schluckenau-Wellendorf (10 km) aus. Das Einlösungsrecht des Staates beginnt im Jahre 1884 gegen eine Prämie von ¾ pCt. und den Minimalertrag von 1,8 Millionen Gulden.

Folgende tarifarische Verlangen sollen von der Oesterreichischen Regierung bezüglich des Ungarischen Paktes mit der Staatsbahn gestellt werden: diese habe in Hinkunft vor Allem für Oesterreich wie für Ungarn die gleichen Tarifsätze zu normiren. Ferner sollen die Tarifeinheitsätze für den Export nach dem Auslande auf den Linien der Staatsbahn keine niedrigeren, als jene der im Besitz des Staates befindlichen Bahnen, Elisabethbahn u. s. w., sein dürfen. Endlich hätte die Staatsbahn bezüglich ihrer Linien Segen-Gottes-Brünn einen Peagevertrag mit der Regierung abzuschliessen. Die Tragweite dieses Peagevertrages erhellt aus dem Umstande, dass die Staatsbahn, indem sie die in ihrem Besitz übergehende Waagthalbahn bis Sillein fortführt, dadurch nach Mähren ausgreift und durch das Mittelstück Segen-Gottes-Brünn auf die künftige Böhmisch-Mährische Transversalbahn eine grosse Influenz ausüben kann. Der „Pester Lloyd", ein der Ungarischen Regierung nahe stehendes Blatt, tritt vehement gegen die Anrufung des Oesterreichischen Tarif-Hoheitsrechtes auf. Ungarn hätte Wien ganz umgehen können, wenn es wirklich feindnachbarlich hätte vorgehen wollen. Die Bestimmungen hinsichtlich der Linie Bruck-Wien verletze nicht Oesterreich und die Begünstigungen der Lagerhäuser sanctionire nur einen factischen Zustand.

Die Tarifenquête beschäftigte sich die verflossene Woche mit Wahlen. Die Wiener Frucht- und Mehlbörse hat ihre Wünsche in einer Broschüre wie folgt formulirt. Es wird nämlich unter Klagen über die Theuerung der Oesterreichischen Getreidetarife gegenüber der der Ungarischen Staatsbahnen gefordert: 1. dass diejenigen Tarife Oesterreichischer Eisenbahnen, welche durch ihre besonders hohen, im internen Verkehre giltigen Sätze auffallen, eine entsprechendere Ermässigung erfahren und dass grundsätzlich auf einer und derselben Relation die Frachtgebühren für kürzere Strecken nicht theurer als für längere sein dürfen; 2. dass die für Wien ungünstigen Frachtverhältnisse im Verkehre von Wien nach Böhmen und Mähren gegenüber dem Verkehre von Ungarn nach den genannten Kronländern beseitigt werden; 3. dass die Tarife von Galizien und der Bukowina nach Wien eine wesentliche Herabsetzung erfahren; 4. dass in den internen Tarifen bei directer Aufgabe die Gesammtlänge der durchlaufenen Strecke, auch wenn mehrere Bahnen an derselben participiren, die Grundlage der Tarifzone bilde, und wenn dies in allen Fällen nicht zu erreichen wäre, zumindest dort, wo es sich um in Einer Verwaltung oder Betriebsführung befindliche Linien handelt, die Gesammtstrecke als Eine Zone behandelt werde, und dass keinesfalls bei directer Aufgabe die Zwischenbahnen Manipulationsgebühren berechnen; 5. dass inländische Lagerhäuser unter keinen Umständen ungünstiger behandelt werden, als ausländische Entrepots; 6. dass die Einheitlichkeit der Classification, soweit sie noch nicht besteht, durchgeführt werde, und dass bezüglich der Nebengebühren auf den Oesterreichischen Eisenbahnen ein gleiches Verfahren stattfinde; dass ferner, wenn thunlich, auch rücksichtlich der Tarifbasen ein einheitliches System geschaffen werde.

Die Verhandlungen über die Verstaatlichung der Rudolfbahn werden fortgesetzt. Der Verwaltungsrath verlangt eine Jahresrente von 9,75 fl. pro Actie, während die Regierung nur 9,50 fl. concediren will. Die „N. Fr. Pr." allarmirte irriger Weise damit, dass der Staat nach einer (übel verstandenen) Bestimmung der Concession dieser Bahn nur einige Jahre zu warten brauchte, um dieselbe umsonst zu bekommen, indem nur die mehr als 60 000 000 fl. betragenden Garantievorschüsse den Actionären als Kaufschilling angerechnet zu werden brauchten. Inzwischen hat der K. K. Betriebsverwalter den sehr günstigen Jahresbericht pro 1881 veröffentlicht, den wir noch besprechen werden.

Die Gesammteinnahme der Ungarischen Staatsbahnen betrug 1881 bei einer durchschnittlichen jährlichen Betriebslänge von 2 628 km und einem Anlagecapitale von rund 277 000 000 fl. 18 562 379 fl., wovon circa 26 pCt., nämlich 4 392 919 fl. auf den Personen- und Gepäckverkehr entfallen. Das Mehrerträgniss des Personenverkehrs beziffert sich auf ca. 5 pCt., während die Steigerung im Frachtenverkehr bei bedeutend billigeren Tarifen als im Vorjahre eine erfreuliche Zunahme des internen Verkehrs bekundet. Die Ausgaben beliefen sich auf 11 736 685 fl., also auf rund 63,7 pCt. der Einnahmen. Der Betriebsüberschuss beziffert sich nach Abzug einiger, keine eigentlichen Betriebsausgaben repräsentirenden Posten auf 6 814 177 fl., von welchem Betrage 6 800 000 fl. thatsächlich an die Staatscasse abgeführt wurden. Die kilometrische Bruttoeinnahme betrug also 7 063 fl., die Ausgaben pro Bahnkilometer 4 466 fl. und der Reinertrag 2 597 fl. Das Anlagecapital wurde also im Durchschnitte mit 2,5 pCt. verzinst, ein Resultat, welches, wenn auch an und für sich wenig befriedigend, relativ, nämlich im Vergleiche mit dem Vorjahre, immerhin als ein günstiges bezeichnet werden muss und zwar um so mehr, wenn man bedenkt, dass die Linie Ujszáss-Rákos, ein Hauptfactor der Rentabilität des Staatseisenbahnnetzes, im Vorjahre nicht vorhanden war und das neue, vortheilhafte Südbahncartell erst am Ende des Jahres 1881, nach Concessionirung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, geschlossen werden konnte. In den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres wurde eine um 500 000 fl. höhere Einnahme als im Jahre 1881 erzielt.

Der Eisenbahnverkehr im Monat April 1882 ergiebt folgendes Resultat: Auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wurden im Ganzen 3 299 369 Personen und 3 842 534 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 16 124 421 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 850 fl. Im gleichen Monat 1881 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 3 016 309 Personen 3 773 144 t Güter und einer Gesammtlänge von 18 399 km 15 631 418 fl. oder pro Kilometer gleichfalls 850 fl.; daher resultirt für den Monat April 1882 keine Differenz der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Vorjahre. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April 1882 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 65 656 810 fl.; in der gleichen Periode des Vorjahres auf 62 303 895 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten vier Monate dieses Jahres 18 866 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 384 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Zeitperiode 1882 auf 3 480 fl., gegen 3 389 fl. im Jahre 1881, d. i. um 91 fl. günstiger oder auf das Jahr berechnet, pro 1882 auf 10 440 fl., gegen 10 167 fl. pro 1881, d. i. um 273 fl., oder in beiden Fällen um 2,7 pCt. günstiger.

Der Tarif für den Personen- und Gepäcktransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren hat auf den der K. K. Direction für Staatseisenbahnbetrieb unterstehenden Linien namhafte Ermässigungen und Erleichterungen für das Publikum erfahren. Der neue Normaltarif basirt auf den Grundtaxen von 4 kr. in I., 3 kr. in II. und 2 kr. in III. Classe für Personenzüge mit einem Zuschlage von 1 kr. pro Kilometer bei Schnellzügen, wonach sich gegen die heutigen Grundtaxen eine Ermässigung von circa 15 pCt. ergiebt. Wesentliche Ermässigungen treten auch hinsichtlich der bestehenden Preise für Tour- und Retourkarten und Abonnementskarten, ferner für Schülerkarten ein.

Die 13. Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Bahn fand am 15. d. M. statt. Zum Geschäftsberichte bemerkte der Vorsitzende Hofrath Sochor Folgendes: Der Verkehr der Bahn hat einen Aufschwung genommen; den günstigen Betriebsresultaten stehen noch im Jahre 1881 jedoch erhöhte Bahnerhaltungsauslagen gegenüber, da die durch das Elementarereigniss vom Jahre 1880 an dem Bahnkörper verursachten Schäden vollkommen zu beseitigen waren. Die Betriebsperiode des Jahres 1880 hat mit dem empfindlichen Ausfalle von 55 046 fl. geschlossen; der diesjährige Nettoüberschuss von 20 660 fl. war zur theilweisen Deckung des vorjährigen Ausfalles verwendet, wodurch derselbe auf 34 386 fl. reducirt erscheint.

Die 14. Generalversammlung der Ersten Ungarisch-Galizischen Bahn fand am 16. d. M. statt. Zum Geschäftsbericht wurde Folgendes vom Director Regierungsrath Pichler vorgetragen. Die bisherige Steuer- und Gebührenfreiheit ist abgelaufen. Die Einkommensteuer darf in die Betriebsrechnung eingestellt werden, die Couponstempelgebühr nicht, und es musste daher ab 1. Januar 1882 diese Stempelgebühr von den Actien- und Prioritätencoupons mit 2,8 kr. eingehoben werden. Auf den eigenen Linien konnte kein Betriebsüberschuss erzielt werden; die Ausgaben wurden jedoch gegenüber dem Jahre 1880 um 55 298 fl. reducirt. Die volle Baarzahlung des Actiencoupons und das Abstossen aller schwebenden Schulden wurde durch den Verkauf der im Besitze der Gesellschaft befindlichen Prioritäten II. Emission ermöglicht. Die beiden von der Gesellschaft verwalteten Staatsbahnlinien

weisen Betriebsüberschüsse auf und zwar die Dniesterbahn einen solchen von 51 933 fl. und die Tarnow-Leluchower Linie einen Ueberschuss von 1 151 fl. Das heurige Jahr werde sich hoffentlich günstiger gestalten, da die Gesellschaft bis Ende April bereits eine Mehreinnahme von rund 64 000 fl. gegen die gleiche Periode des Vorjahres ausweisen kann.

Die 11. Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wurde am 17. d. M. abgehalten. Der Gestionsbericht des Verwaltungsraths constatirt, dass die erhebliche Besserung der Betriebsergebnisse im Jahre 1881 aus der Hebung des Verkehres, sowie aus Ersparungen in allen Dienstzweigen resultire. Die Verwaltung ist in der Lage, dem Handelsgerichte neuerdings den Antrag auf Einlösung eines Prioritäten-Ccoupons stellen zu können, den Coupon vom 1. Januar 1875 vom 1. August d. J. an voll einzulösen und das Handelsgericht zu bitten, gegen Aufzahlung von 15 kr. pro Coupon die aufgelaufenen Verzugszinsen nachsehen zu wollen. Das Specialcomité, welches die Actionäre aus Anlass der von dem Prioritätencurator mit dem Handelsministerium eingeleiteten Verhandlungen wegen Verkaufes der Bahn eingesetzt haben, berichtet, vom Handelsminister die Zusicherung erhalten zu haben, dass er keinen solchen Vertrag abschliessen werde, ohne früher die Vertretung der Actionäre gehört zu haben.

Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft hielt am 19. d. M. die 27. ordentliche und eine ausserordentliche Generalversammlung ab. Der Präsident des Verwaltungsrathes berichtete über die allgemeinen Verwaltungsmassregeln, Secundärbahnen etc. und bemerkte über die Beziehungen zur Ungarischen Regierung Folgendes: Der Betrieb von Linien durch den Ungarischen Staat, welche dieselben Verkehrsgebiete wie unsere Bahnstrecken durchziehen, hatte eine Concurrenz und in Folge dessen eine bedauerliche Spannung in unseren Beziehungen zur Ungarischen Regierung hervorgerufen. Glücklicherweise ergiebt sich eine Gelegenheit, die gestatten wird, eine schädigende Situation zu beendigen. Es ist ein vorläufiges Uebereinkommen unterzeichnet worden, dessen (bekannte) Hauptgrundzüge aufgezählt wurden. Gegen die Stimmen von nur 2 Actionären sind folgende Beschlüsse gefasst und publicirt worden: 1. Die Dividende pro Actie für das Jahr 1881 wird mit 6 Frcs. bestimmt, so dass das gesammte Erträgniss des Betriebsjahres sich auf 31 Frcs. pro Actie beläuft, und dass der nächstfällige Juli-Coupon mit Hinzurechnung von 5 Frcs. als Abschlagszahlung auf die Interessen des laufenden Betriebsjahres mit 11 Frcs. eingelöst wird. Die nach Festsetzung obiger Dividende erübrigende Summe von 84 797 fl. wird auf das Jahr 1882 übertragen. Die in der Generalversammlung vom 17. Mai 1878 genehmigte, aber unterbliebene Emission von 5 pCt. Obligationen werde a) an Stelle der 4 pCt. Obligationen bis zum Belaufe des gleichen Nominalcapitals von 30 000 000 fl. Oe. W. in Gold emittirt. Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath, diese Emission in der den Interessen der Gesellschaft bestens zusagenden Weise zu veranlassen. b) Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath, von dieser Anleihe jenen Theilbetrag von 15 000 000 fl., der nach Beschluss der erwähnten Generalversammlung zur Erwerbung neuer Bahnen reservirt werden sollte, zur Ausführung der die Förderung der Bahnbetriebsinteressen der Gesellschaft bezweckenden Pläne zu verwenden.

Die Galizische Carl-Ludwigbahn hielt ihre 28. Generalversammlung am 20. d. M. ab. Zum Jahresberichte wurde vom Vorsitzenden mitgetheilt, dass die Gesellschaft der Einladung des Handelsministeriums wegen Erwerbung der Concession für eine Theilstrecke der früher projectirten Bahn Tarnopol-Husiatyn die Unterhandlung zu beginnen zwar Folge geleistet habe, doch sei es abzuwarten, ob sie sich thatsächlich zum Baue dieser und der Linie Tarnopol-Kopycsyme entschliessen wird, da mit Rücksicht auf den staatlichen Bau der Galizischen Transversalbahn die Gesellschaft für die erwähnte Theilstrecke unmöglich grosse Opfer bringen könne. Die Prioritätenconvertirung wurde bei 122 144 Stück durchgeführt, so dass noch etwa 1 062 Stück ausstehen, die successive zur Einlösung gelangen. Der Ueberschuss des Reinerträgnisses für das Betriebsjahr 1881 beläuft sich mit Einrechnung des Gewinnvortrages vom Vorjahre auf 1 710 597 fl. Hiervon sind 1 083 000 fl. als Superdividende zu vertheilen, so dass der Juli-Coupon der Actie mit 10 fl. und jener des Genussscheines mit 4,75 fl. zur Einlösung gelangt. Der Rest von 627 597 fl. wird als Specialfonds für die in den nächsten Jahren nothwendige Erneuerung der Brücken gewidmet. Dem Reservefonds, welcher bereits die statutenmässige Maximalhöhe (2 000 000 fl.) um 668 380 fl. überschritten hat, wird eine Dotation nicht zugewiesen. In Betreff der Localbahn Jaroslau-Sokal wird der Verwaltungsrath ermächtigt, die Concession Namens der Gesellschaft zu erwerben und weiter die zur Ausführung dieser Bahn erforderlichen Geldmittel im ungefähren Betrage von 5 000 000 fl. entweder im Wege der Ausgabe von Obligationen oder Emission neuer Actien zu bedecken, sowie alles zum Vollzuge Geeignete vorzukehren.

Das Central-Abrechnungsbureau der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hat den Rechnungsabschluss dieses Bureaux für das Jahr 1881 veröffentlicht. Danach hat die Summe der im Jahre 1881 abgerechneten Transporteinnahmen jene des Vorjahres um 1,5 Millionen Gulden überstiegen. Die Anzahl der Bahnen, auf deren Verkehr sich die Arbeiten des Central-Abrechnungsbureaux erstreckten, belief sich auf 48.

In der 5. Generalversammlung des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten vom 16. d. M. besprach der Präsident die wichtigsten Vorfälle des abgelaufenen Vereinsjahres. Der Wiener Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Verein wird sich zufolge seines Schreibens auflösen und in den Club aufgehen. Ein Antrag auf Capitalisirung der Jahresbeiträge, von welchen die einen entsprechenden Betrag erlegenden Mitglieder dann für immer befreit würden, wird dem Ausschussrathe zur Durchführung zugewiesen. Zum Schlusse hebt Herr Dr. Liharzik die vielfachen Verdienste des Präsidenten, Herrn Regierungsrathes Obermayer, hervor und beantragt, die Generalversammlung möge dem Genannten den Dank aussprechen, was unter lebhaften Beifallsbezeugungen geschieht. Der Präsident dankt in warmen Worten und schliesst hierauf die Versammlung.

Eine Sammlung der Oesterreichischen Gesetze und Vorschriften über Dampfkessel ist im Verlage der Hof- und Staatsdruckerei erschienen. Es ist dies die erste authentische Publication dieser Art, welche die zahlreichen bisher zerstreuten Verordnungen in übersichtlicher Zusammenstellung enthält. Die Maschinentechniker der Eisenbahnverwaltungen werden daher auf dieses Werk besonders aufmerksam gemacht.

Die abgelaufene Börsenwoche hatte für Nordbahn (2667) und Elbethalbahn (226,25) lebhaftes Interesse; auch Prioritäten der Mährisch-Schlesischen Centralbahn (68,50) erfuhren eine fast 6 pCt. Besserung. Rücksichtlich der übrigen sonst marktgängigen Sorten war eine abwartende Haltung unverkennbar, welche durch die mannigfachen dieselhen beeinflussenden Gerüchte erklärlich wird. Prag-Dux erhielt sich auf 64; ein Comité wurde zur Verhandlung der von einem Bankier-Consortum und der Regierung gemachten Sanirungsvorschläge delegirt; die der Regierung sind weitaus günstiger, sollen aber apokryph sein, worüber wir noch berichten.

Eisenbahn-Concessionen in Japan.

In Folgendem geben wir nach „Engineering" die wortgetreue Uebersetzung der kürzlich der „Japanischen Eisenbahngesellschaft" verliehenen und durch den Minister der öffentlichen Arbeiten im Namen der Japanesischen Regierung veröffentlichten Privilegiumsurkunde: 1. Die Japanesische Eisenbahn-Gesellschaft (Nippon Tetsudo Kaisha) wird ermächtigt, eine Eisenbahn zwischen Tokio und Awomori, mit oder ohne directen Anschluss der Städte Takasaki, Maibashi, Shirakawa, Sendai und Morioka, zu bauen und in Betrieb zu setzen. — 2. Regierungsländereien, welche durch die gewählte Trace der neuen Eisenbahn durchschnitten oder welche zur Errichtung von Stationsgebäuden, Güterschuppen etc. benöthigt werden, sollen der Gesellschaft verpachtet werden. Gebäude hingegen, welche der Regierung gehören, und welche für diese Zwecke benöthigt werden, sollen der Gesellschaft zu einem der Regierung genehmen Preise verkauft oder verpachtet werden. — 3. Privatländereien und Gebäude, welche zu denselben Zwecken, wie unter 2. angegeben, erforderlich werden, sollen von der Regierung auf Grund der „Bestimmungen betreffs des Ankaufs von Privatgrundstücken zu öffentlichen Zwecken" gekauft und dann der Gesellschaft verkauft werden. — 4. Das ganze zur Eisenbahn gehörige Land soll von jeder Steuer befreit sein. — 5. Während des Baues jeder Section sollen von der Regierung 8 pCt. Zinsen auf die eingezahlten Actienantheile der Gesellschaft gezahlt werden, und, nachdem der Bau jeder oder irgend einer Section beendet und dem Verkehr übergeben ist, soll die Regierung, in dem Falle, dass der jährliche Reingewinn 8 pCt. des aufgewendeten Capitals nicht erreicht, die zur unverkürzten 8 pCt. Zinsauszahlung fehlende Summe für jede Section zwischen Tokio und Sendai während 10 Jahre, und für jede Section zwischen Sendai und Awomori während 15 Jahre garantiren bezw. ergänzen. — 6. Der Reingewinn soll durch die Differenz zwischen dem gesammten Einkommen der Gesellschaft und den Betriebskosten dargestellt sein. — 7. Ueber die Planumsbreite, das Schienengewicht, die Construction des rollenden Materials, die Anlage und Ausführung der Brücken, Viaducte und Stationsgebäude entscheidet nach Einreichung der betreffenden vorschriftsmässigen Pläne, Zeichnungen etc. der Minister der öffentlichen Arbeiten, und sind dieselben eventuell dieser Entscheidung gemäss entsprechend abzuändern. — 8. Dem Ansuchen der Gesellschaft gemäss soll der ganze Eisenbahnbau zwischen Tokio und Maibashi von dem Eisenbahnamt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten übernommen werden, und soll sich das letztere mit der Gesellschaft über die allgemein festzuhaltenden Gesichtspunkte, soweit sie die Feststellung der Trace und die Inangriffnahme der Arbeiten betreffen, ins Einvernehmen setzen. — 9. Dem Minister der öffentlichen Arbeiten soll das Recht zustehen, bei der Gesellschaft die Einführung von Verbesserungen, Erfindungen etc. des Eisenbahnwesens anzuordnen, wenn er dies für die Sicherheit des Publikums für nöthig erachtet. — 10. Die

Arbeiten für diese ganze im Artikel 1 erwähnte Eisenbahnlinie sollen innerhalb 6 Monate begonnen und in 7 Jahren vollendet werden. — 11. Die fertig gestellten Theile der Bahn sollen nach Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten sogleich dem Verkehre übergeben werden. — 12. Die Regierung wird zur Ausübung ihrer Controle über den Bau und Betrieb der Bahn ernennen: a) Eisenbahn-Inspectoren, deren Aufgabe es sein soll, die Bauarbeiten zu inspiciren und speciell darüber zu wachen, dass dieselben gemäss den vom Minister genehmigten Plänen und Zeichnungen und den contractlichen bezw. den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen entsprechend ausgeführt werden; b) Finanz-Inspectoren, welche eine genaue Controle über das Rechnungswesen ausüben sollen. (Diese Controle soll nach Ablauf des im Artikel 5 erwähnten garantirten Termins aufhören.) — 13. Kommt die Gesellschaft den Anordnungen der Eisenbahn-Inspectoren nicht nach, oder führt sie die Arbeiten nicht den Bestimmungen der letzteren entsprechend aus, oder unterlässt sie es, diese Arbeiten innerhalb der hierzu bestimmten Zeit zum Abschluss zu bringen, so soll die Regierung den ganzen Bau übernehmen und denselben auf Kosten der Gesellschaft zu Ende führen lassen. — 14. Müssen bei Ausführung des Baues Wege, Brücken oder Canäle entweder dauernd oder vorübergehend verlegt werden, so ist vorher die Genehmigung der Localregierung einzuholen, und muss die Gesellschaft dann für die hieraus entstehenden Kosten aufkommen. — 15. Behufs Sicherung der Bahnlinie sind von der Gesellschaft die weitgehendsten Vorkehrungen zu treffen; es ist dieselbe gehörig mit Einfriedigungen bezw. Umwallungen zu umgeben und eine stete Bewachung der Linie durch ein genügendes Bahnwärterpersonal auszuüben. — 16. Die Personen-, Gepäck- und Gütertarife, die Zuggeschwindigkeit, die Zahl und die Abfahrtszeiten der Züge sollen mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten festgesetzt werden. — 17. Innerhalb des ersten Drittels jeden Monats soll die Gesellschaft dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen genauen Bericht über den Personen- und Güterverkehr während des vorhergehenden Monats, und innerhalb zweier Monate nach Ablauf jeden Jahres einen ebensolchen jährlichen Bericht einsenden. — 18. Die Regierung soll berechtigt sein, innerhalb der Eisenbahngrenzen Telegraphenlinien anzulegen und soll es der Gesellschaft dann gestattet sein, die Telegraphenstangen auch zur Anbringung ihrer Eisenbahn-Telegraphendrähte zu benutzen. — 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, in den Eisenbahn-Stationen oder innerhalb deren Eisenbahn-Grenzen der Post- resp. Telegraphenbehörde Räumlichkeiten oder Grundstücke zur Herstellung von Dienstlocalen kostenfrei zur Verfügung zu stellen. — 20. Postbriefe und Postbeamte sollen kostenfrei auf der Bahn befördert werden. Bei starkem Postverkehr soll auf Antrag des General-Postmeisters die kostenfreie Einstellung von Postwagen in die gewöhnlichen Züge erfolgen; werden jedoch mehr als 2 solcher Wagen benöthigt und eingestellt, so soll die Hälfte der tarifmässigen Preise dafür gezahlt werden. — 21. Eisenbahn-Regierungsbeamte sollen, sofern sie mit Freifahrtscheinen versehen sind, auf der Bahn kostenfrei befördert werden. Die Ausstellung solcher Freifahrtscheine erfolgt nach den zwischen der Gesellschaft und den verschiedenen Regierungsabtheilungen getroffenen Vereinbarungen. — 22. Militärpersonen, Polizeibeamte, sonstige Beamte im öffentlichen Dienste etc. sollen zu den halben tarifmässigen Preisen befördert werden, sofern sie mit von der Regierung ausgestellten Legitimationskarten versehen sind. — 23. Die Gesellschaft soll, sobald es die Regierung anordnet, Gefängnisswagen und Gefangenenwärter mit den gewöhnlichen Zügen kostenfrei befördern; diese Gefängnisswagen werden zwar auf Kosten der Regierung gebaut, bei der Eisenbahn-Gesellschaft indess in Verwahrung gelassen. — 24. In aussergewöhnlichen Zeiten, bei Kriegen etc., ist die Gesellschaft verpflichtet, die Regierung frei über die Bahn verfügen zu lassen. — 25. In schlechten Erntejahren und bei hohen Kornpreisen soll die Regierung berechtigt sein, die Transporttarife für gewisse Getreidearten an bestimmten Tagen auf die Hälfte herabzusetzen. — 26. Die Gesellschaft soll niemals berechtigt sein, gegen die etwaige zukünftige Concessionirung von Zweigbahnen oder von in ihrer Nähe anzulegenden Strassen, Canälen etc. Einspruch zu erheben. — 27. Die Dauer dieser Concession ist auf 99 Jahre, vom 1. Januar 1882 an gerechnet, festgesetzt; aber nach 50 Jahren soll die Regierung berechtigt sein, die ganze Eisenbahn nebst allen Appertinenzien zu irgend einem Zeitpunkte nach Massgabe des Artikels 30 anzukaufen. — 28. In dem Falle des Ankaufs der Bahn durch den Staat, nach Massgabe des Artikels 27, soll der vom Staate dafür zu zahlende Preis gleich dem gesammten aufgewendeten Actiencapital sein. — 29. Wenn die Gesellschaft in den letzten 5 Contractjahren sich in der Unterhaltung der Bahn Vernachlässigungen zu Schulden kommen lässt, so soll die Regierung berechtigt sein, die nöthigen Reparaturen und Ergänzungen anzuordnen, so dass sich die ganze Bahn zur Zeit der Uebergabe in durchaus gutem Zustande befindet. Kommt die Gesellschaft den dieserhalb von der Regierung getroffenen Anordnungen nicht vollständig nach, so soll letztere berechtigt sein, die qu. Reparaturen und Ergänzungen auf Kosten der Gesellschaft ausführen zu lassen. — 30. Kommt Artikel 27 zur Anwendung, so sind mit der Eisenbahn zugleich auch sämmtliche Güterschuppen, Stationsgebäude, die dazu gehörigen Ländereien, Reparaturwerkstätten etc. zu übergeben. — 31. Kommt die Gesellschaft den in diesem Contracte enthaltenen Verpflichtungen und den bei ihrer Constituirung getroffenen Vereinbarungen nicht vollständig nach, so wird die Regierung ein aus Actionären oder anderweitig zusammengesetztes Comité zur zeitweisen Verwaltung der Eisenbahn ernennen, oder aber die gesammte Eisenbahn mit allen ihren Gebäuden, Maschinen etc. zum öffentlichen Verkauf bringen und somit anderen Unternehmern den Bau resp. Betrieb der Bahn übertragen. In diesem Falle ist die Gesellschaft für allen daraus etwa entstehenden Schaden verantwortlich, participirt dagegen zugleich an einem etwaigen Gewinn. — 32. Wenn die Artikel dieses Contractes oder die bei Constituirung der Gesellschaft getroffenen Vereinbarungen Anlass zu Meinungsdifferenzen zwischen den Regierungsbeamten und der Gesellschaft geben sollten, so wird der Minister der öffentlichen Arbeiten als Schiedsrichter fungiren. — Es mag hierbei zugleich bemerkt werden, dass die Bahnlinie, für welche diese Concessionsbestimmungen getroffen wurden, für Japan von der grössten Wichtigkeit ist und mit Sicherheit auf eine Rente von 8 pCt. rechnen darf. Tokio oder Yedo, die Hauptstadt des Landes, hat jetzt beinahe 1 Million Einwohner und geniesst alle Vortheile ihrer günstigen Lage an der Yedo-Bay. Awomori ist ebenfalls eine grosse und wichtige Handelstadt von etwa 10 000 Einwohner und liegt im äussersten Nordende der Japanischen Hauptinsel. Die projectirte Eisenbahn selbst berührt die wichtigen Seidendistricte von Maibashi und Fukushima, sowie den fruchtbaren Reisdistrict von Sendai, so dass alle Bedingungen zu einem regelmässigen und ergiebigen Güterverkehr gegeben sind.

Ein neuer Tunnel unter Wasser.

Zu dem glücklich vollendeten Mersey-Tunnel wird in nicht allzu ferner Zeit der Hudson-Strassen-Tunnel treten, an dessen Vollendung seit mehr als einem Jahre nach der unglücklichen Katastrophe des Einsturzes mit bewundernswerther Energie weiter gearbeitet wird. Projectirt wird neuerdings, wie „Engineering" meldet, ein weiterer Tunnel unter Wasser, derjenige unter dem St. Lawrence Strom in Montreal. Ein Comité, aus unternehmenden Canadiern und Engländern bestehend, hat zu diesem Zwecke ein Syndicat gebildet und die Concession für das Werk erworben. Der Tunnel wird 16 000 (Engl.) Fuss lang, 26 Fuss breit und 23 Fuss hoch; er ist für Eisenbahnzwecke bestimmt und soll innerhalb 3 Jahre fertig gestellt werden. Die Gradiente fällt von beiden Seiten des Ufers hin stark ein, so dass der Schienenweg in der Mitte 176 Fuss unter dem Terrain der Ufer liegt. Der Tunnel soll mit dem besten System einer kräftigen Ventilation versehen, gut entwässert und mittelst elektrischen Lichtes erleuchtet werden. Die Bauarbeiten sind an einen bekannten Tunnelbau-Ingenieur, Mr. Rouillard aus Montreal, bereits vergeben worden. Der Preis, welchen derselbe als Bauunternehmer für die complete Herstellung des Tunnels erhält, beträgt 3 905 000 Dollar. Diese Summe erscheint mit Rücksicht auf das grosse Risiko, welches der Unternehmer bei den verhältnissmässig sparsamen Erfahrungen über Tunnels unter Wasser übernimmt, sehr gering. Unter unseren Verhältnissen würde sich sogar kaum ein Unternehmer für ein derartiges Werk finden; haben doch selbst um den Arlberg-Tunnel nur zwei Firmen mit einander concurrirt.

Präjudizien.

§ 1 des Haftpflichtgesetzes. Vorsichtsmassregeln bei einer Arbeitsbahn.

Erkenntniss des Reichsgerichts (5. Civilsenat) vom 18. Februar 1882.

Es ist bereits wiederholt vom Reichsgericht anerkannt, dass auf derartige Arbeitsbahnen, wie die hier in Frage stehende, der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 Anwendung findet, wenn der Betrieb derselben mit gleichartigen Gefahren verbunden ist, wie der Betrieb der öffentlichen Eisenbahnen im engeren Sinne. Dass solches hier der Fall gewesen, ist nach der Zahl in einem Zuge beförderten Wagen und der Länge der Bahn, sowie mit Rücksicht auf die Benutzung der Dampfkraft bei dem Betriebe anzunehmen. Kläger kann sich aber auf den § 1 cit. nicht berufen, weil er selbst Schuld an dem Unfall hat, von dem er betroffen worden. Wie in dem ersten Erkenntnisse richtig ausgeführt worden, hat er sich auf dem fraglichen Schienengeleise ohne Grund aufgehalten (nach der Aussage des Zeugen Sch. hat er sich dort seine Kleider angezogen), obgleich er wissen musste, dass um diese Zeit ein leerer Zug auf dem Geleise herankommen werde. Es muss an sich schon als eine grobe Fahrlässigkeit angesehen werden, wenn Jemand sich auf einem Schienengeleise, auf welchem ein Eisenbahnbetrieb stattfindet, aufhält, ohne sich vorher davon zu vergewissern, dass kein Zug herannaht; vollends liegt darin aber eine solche Fahrlässigkeit, wenn der Betreffende, wie hier, sich sagen muss, dass das Herankommen eines Zuges unmittelbar bevorsteht.

Der Kläger hat nun auch dem Verklagten ein Versehen vorgeworfen. Zunächst soll derselbe darin gefehlt haben, dass er unterlassen hat, dafür zu sorgen, dass die vorderste Lowry des hier in Frage kommenden Zuges mit einer Bremsvorrichtung versehen oder wenigstens mit einem Manne besetzt sei. Kläger bringt dieses Versehen insofern mit dem Unfall in ursächliche Verbindung, als er meint, dass er dann von dem Zuge aus auf dem Geleise bemerkt worden wäre und der Zug rechtzeitig zum Stillstand gebracht sein würde. Unbestritten ist die vorderste Lowry mit einer Bremsvorrichtung nicht versehen, auch nicht mit einem Manne besetzt gewesen. Der Verklagte behauptet nun, dass man den vordersten Wagen niemals mit einem Bremser oder einer Bremse besetze, da bei jeder geringen Veranlassung, sobald nur etwas im Geleise liege, dieser Wagen zuerst ausgesetzt werde und ein auf demselben befindlicher Mann daher zu sehr gefährdet sein würde. Letzteres wird von den hierüber vernommenen Sachverständigen Baumeister B. und Baumeister K. bestätigt. B. hat erklärt: der erste Wagen sei allerdings dem Schwanken sehr ausgesetzt und werde sehr leicht, sobald nur etwas im Wege liege, aus den Schienen gebracht; unter diesen Umständen sei auch der auf dem vordersten Wagen postirte Mann leicht der Gefahr ausgesetzt, heruntergeschleudert zu werden. K. hat sich dahin geäussert, dass, wenn der Zug geschoben werde und der Bremswagen vorne sei, dieser Wagen am meisten der Gefahr ausgesetzt sei, wenn ein Hinderniss in den Weg komme.

Eine polizeiliche Anordnung, dass bei den Arbeitsbahnen, wenn der Zug geschoben werde, der vorderste Wagen mit einer Bremse oder überhaupt mit einem Manne besetzt sein müsse, existirt nicht. Allerdings bestimmt der § 21 der Sicherheitsordnung für normalspurige Eisenbahnen, bei welchen Abweichungen vom Bahnpolizei-Reglement und der Signalordnung zulässig sind, vom 10. Mai 1877 (Ministerialblatt für die innere Verwaltung pro 1877 S. 173): „Das Schieben der Züge ohne Locomotive an der Spitze ist nur dann zulässig, wenn die Stärke derselben nicht mehr als 50 Achsen beträgt, der vorderste Wagen g u t b e w a c h t ist und die Geschwindigkeit 20 km pro Stunde nicht übersteigt.“ Diese Vorschrift bezieht sich aber nicht auf sogen. Arbeitsbahnen, kann auch auf dieselben nicht etwa analog angewandt werden, da die Arbeitsbahnen nicht für den öffentlichen Betrieb bestimmt sind, sondern nur für einen vorübergehenden beschränkten Zweck angelegt, auch häufigen Veränderungen unterzogen werden und da deshalb in Betreff der Solidität der Anlage und der Sicherungsvorkehrungen nicht solche Anforderungen an dieselben gestellt werden können, wie an öffentliche Eisenbahnen. Von den Sachverständigen hat nun der Baumeister v. B. erklärt: Bei ordnungsmässigem Betriebe einer Arbeitseisenbahn sei zwar in der Regel in dem Falle, wenn der Zug geschoben werde, die vorderste Lowry mit einer Bremsvorrichtung versehen; bei einer Arbeitsbahn sei aber der Betrieb nicht immer ordnungsmässig und zwar meistens schon deshalb nicht, weil nicht immer die zu einem ordnungsmässigen Betriebe erforderlichen Betriebsmittel vorhanden seien. Der Sachverständige fährt dann fort: Angenommen, dass der Arbeitszug das Gefälle der Strecke hinabfährt, so halte ich diese Bremsvorrichtung in der ersten Lowry durchaus für geboten und finde ich alsdann in diesem Falle ein Versehen, wenn auch nicht ein grobes, weil bei einer Arbeitsbahn die Betriebsmittel oft mangelhaft sind und nach Lage der Dinge wegen der oft vorkommenden Beschädigungen nicht immer vollkommen sein können.

Bestimmt erklärt also dieser Sachverständige nur, dass in dem Fehlen einer Bremsvorrichtung auf dem vordersten Wagen ein Versehen der Betriebsunternehmer liege, wenn der Zug die Strecke hinabfahre. Diese Voraussetzung ist bei dem vorliegenden Falle nicht vorhanden gewesen. Im Uebrigen ist seine Erklärung keine bestimmte; er scheint es zwar als wünschenswerth anzusehen, dass die Arbeitsbahnen, wenn möglich, so betrieben werden, dass sich bei dem Schieben der Züge auf dem vordersten Wagen eine Bremsvorrichtung befinde, es aber dabei für zulässig zu halten, hiervon abzusehen, wenn die erforderlichen Betriebsmittel nicht vorhanden sind.

Der Baumeister B. hält es nicht für erforderlich, dass bei Arbeitszügen, welche von einer Locomotive geschoben werden, der vorderste Wagen mit einem Bremser besetzt sei. Dagegen sieht er es im Interesse der Sicherheit für rathsam und geboten an, dass auf dem ersten Wagen ein Mann postirt werde, welcher sich jeden Augenblick mit dem Locomotivführer in Beziehung setzen und das Halten des Zuges bewirken könne. Dabei ist hinzugefügt, dass in der Regel der erste Wagen eines Arbeitszuges nicht mit einem Bremser besetzt werde. Nach der Ansicht des Baumeisters K. hängt es von dem Ermessen des aufsichtsführenden Baumeisters ab, ob der erste Wagen mit einem Bremser besetzt werden soll. K. fügt hinzu, dass es mit Rücksicht auf die Gefährdung des auf dem ersten Wagen befindlichen Mannes richtig sei, den ersten Wagen nicht zu besetzen; man werde ihn schon deswegen nicht besetzen, weil durch ein plötzliches und heftiges Bremsen dieses Wagens die zwischen demselben und der Locomotive befindlichen Wagen des Zuges aus dem Geleise gedrängt werden können.

Die Erklärung der Sachverständigen ist hiernach nicht übereinstimmend. Der Baumeister B. hält die Besetzung des ersten Wagens mit einem Manne für erforderlich, obgleich er anerkennt, dass letzterer dort besonders gefährdet sein würde. Er scheint übrigens bei den seiner Aufsicht unterstellten Arbeitsbahnen nicht darauf gehalten zu haben, dass wenn der Zug geschoben wurde, der erste Wagen immer mit einem Manne besetzt wurde. Dagegen scheint der Sachverständige K. die Besetzung des ersten Wagens im Allgemeinen nicht für richtig zu halten. Erwägt man, dass ein auf dem vordersten Wagen befindlicher Mann einer besonderen Gefahr ausgesetzt ist und dass es daher erklärlich erscheint, wenn der Verklagte, so lange es nicht klar vorlag, dass hiervon in anderer Beziehung überwiegende Vortheile zu erwarten waren, Anstand genommen hat, dorthin einen Mann zu postiren, so kann es nach dem Gutachten der Sachverständigen und dem übrigen Inhalt der Verhandlungen nicht als erwiesen angesehen werden, dass dem Verklagten ein erhebliches Verschulden deshalb zur Last fällt, weil der vorderste Wagen des hier in Frage stehenden Zuges nicht mit einer Bremsvorrichtung versehen und nicht mit einem Manne besetzt gewesen ist.

Der Kläger hat ferner dem Verklagten den Vorwurf gemacht, dass er es unterlassen habe, eine Einrichtung zu treffen, durch welche die hin- und herfahrenden Züge den in den Einschnitten beschäftigten Arbeitern signalisirt würden. Der Gewerberath S. hat es zwar für erforderlich erklärt, dass sich auf dem vordersten Wagen ein Mann befinde, welcher das Herannahen des Zuges mit einer Glocke oder einem lärmenden Instrument anzeige. Dagegen halten der Baurath G. und der Baumeister B. eine solche besondere Signalvorrichtung in dem vorliegenden Falle nicht für nothwendig. Da die beiden letzteren Sachverständigen den bezüglichen Verhältnissen näher stehen, als der Gewerberath S., auch derartige besondere Signalvorrichtungen, wie sie von dem Sachverständigen S. angedeutet worden, bei Arbeitsbahnen nicht gebräuchlich sind, so kann es auch nicht als erwiesen angesehen werden, dass den Verklagten deshalb ein Verschulden trifft, weil er es unterlassen, für solche besondere Signalvorrichtungen bei dem fraglichen Zuge zu sorgen.

Demzufolge liegt auf Seiten des Verklagten ein im Verhältniss zu demjenigen des Klägers überwiegendes oder ein demselben gleichkommendes Verschulden nicht vor.

Retentionsrecht einer Eisenbahngesellschaft an einem von ihr für eine gewerbliche Anlage gemachten Anschlussgeleise für die durch Errichtung und Unterhaltung des Geleises erwachsenen Kosten.

Erkenntniss des Reichsgerichts (5. Civilsenat) vom 25. März 1882 in Sachen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, Klägerin, wider die Concursmasse der Actiengesellschaft Alemannia.

T h a t b e s t a n d. Durch das Berufungsurtheil ist unter Abänderung des ersten, die Klägerin mit ihrer Klage in angebrachter Art abweisenden Urtheils, die Beklagte verurtheilt, zu gestatten, dass Klägerin wegen ihrer Forderung von 12 224 ℳ 63 ₰ nebst 5 pCt. Zinsen seit 24. Februar 1880 aus dem Erlöse des auf Grund der Verträge vom 5./19. December 1862 und 1. Januar/15. April 1867 ausgeführten Anschlussgeleises vor den andern Gläubigern der Concursmasse befriedigt wird. Mit ihrem Mehranspruche ist Klägerin abgewiesen.

Beklagte hat die Revision eingelegt und beantragt, das Berufungsurtheil aufzuheben und unter Zurückweisung der klägerischen Berufung das erste Urtheil zu bestätigen.

Revisionsbeklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen und der Revisionsklägerin die Kosten zur Last zu legen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e. Das Berufungsurtheil spricht der Klägerin das von ihr beanspruchte kaufmännische Retentionsrecht aus Artikel 313 des Handels-Gesetzbuchs an dem Anschlussgeleise zu, welches die Klägerin für das ursprünglich dem Kaufmann H. gehörig gewesene, jetzt der Beklagten gehörige Werk angelegt hat, indem es annimmt, dass die Forderung, für welche das Retentionsrecht beansprucht wird, aus einem beiderseitigen Handelsgeschäfte entstanden ist, dass das Bahngeleise eine bewegliche Sache ist, welche sogleich Eigenthum des H. geworden ist, jetzt im Eigenthum der Beklagten ist, dass Klägerin in den Besitz des Geleises auf Grund eines Handelsgeschäfts mit dem Willen des H. gekommen ist, dass die Forderung der Klägerin in der Höhe, in welcher ihr das Retentionsrecht zugesprochen worden, erwiesen ist.

Die Revisionsklägerin greift zunächst die Annahme des Berufungsurtheils, dass das Anschlussgeleise eine bewegliche Sache sei, als rechtsirrthümlich und damit zugleich die Annahme eines Handelsgeschäfts an.

Das Berufungsgericht stellt thatsächlich fest, dass die ursprünglichen Contrahenten nicht beabsichtigt haben, die Anlage des Geleises in eine fortwährende untrennbare Verbindung mit dem Grund und Boden zu bringen und dass das Bahngeleise zwar nicht ohne dasselbe vorher auseinanderzunehmen von dem Bahnkörper getrennt werden könne, dass aber in dem Auseinandernehmen der einzelnen Schienen noch nicht eine

gänzliche oder theilweise Vernichtung der Substanz des Geleises zu finden sei. Diese Feststellungen mit dem unstreitigen Umstande, dass das Geleise theilweise auf Grund und Boden der Klägerin gelegt, aber sogleich Eigenthum des H. geworden ist, rechtfertigen die rechtliche Annahme des Berufungsgerichts, dass das Geleise eine bewegliche Sache ist.

Es handelt sich nicht um die Eisenbahn mit dem Bahnkörper, sondern nur um das auf dem Bahnkörper gelegte Geleise; die Parteien sind einig, dass das Eigenthum an dem Geleise nicht dem Eigenthümer des Grund und Bodens, auf dem es liegt, als solchem zusteht. Darin, dass das Berufungsurtheil unter diesen Umständen eine fortwährende untrennbare Verbindung des Geleises mit dem Grund und Boden verneint und feststellt, dass das Geleise durch die Trennung vom Bahnkörper und das Auseinandernehmen der Schienen nicht ganz oder theilweise der Substanz nach vernichtet werde, ist ein rechtlicher Verstoss, namentlich eine Verletzung des § 6 Theil I Titel 2 des Allgemeinen Landrechts nicht zu finden, vielmehr eine thatsächliche Feststellung der Merkmale einer beweglichen Sache in diesem Gesetze, nämlich, dass sie in ihrer Substanz unbeschadet von einer Stelle zur andern gebracht werden kann. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Wille der Contrahenten darauf von Einfluss ist, ob eine Sache als beweglich anzusehen ist; die Ausführung der Revisionsklägerin, dass die Substanz des Geleises durch dessen Auseinandernehmen zerstört würde, richtet sich lediglich gegen eine mit der Revision nicht anfechtbare thatsächliche Beurtheilung.

Revisionsklägerin ficht ferner die Annahme des Berufungsurtheils, dass Klägerin den Besitz des Anschlussgeleises habe, als rechtsirrthümlich überhaupt und namentlich insoweit an, als das Geleise auf dem Grund und Boden der Revisionsklägerin liegt.

Die Feststellung des Berufungsurtheils, dass der Klägerin die Beaufsichtigung und der Betrieb des ganzen Geleises wesentlich allein obliege, sie diese Functionen ausgeübt habe, ist nicht angefochten und unanfechtbar. Der daraus gezogene Schluss des Berufungsurtheils, dass die Klägerin im factischen Besitze des Geleises sei, ist lediglich die thatsächliche Beurtheilung eines thatsächlichen Zustandes, bei welcher ein Rechtsirrthum nicht erkennbar und welche deshalb mit der Revision nicht angefochten werden kann.

Die Ausführung der Revisionsklägerin, es fehle für den Theil des Geleises, der auf ihrem Grund und Boden liege, die Feststellung, dass sie nicht die physische Herrschaft über ihren Grund und Boden habe, ist nicht zutreffend, denn die Feststellung in Betreff des Geleises ist ausreichend, ohne dass besonders über den Besitz am Grund und Boden noch etwas Weiteres festzustellen war.

Unerheblich ist auch die Berufung darauf, dass die Revisionsklägerin für den Grund und Boden der Klägerin, auf welchem das Geleise liegt, eine Zahlung zu leisten hat, welche Pacht genannt ist, denn um einen Pachtbesitz einer nutzbaren Sache handelte es sich nicht, vielmehr ist nur einer Entschädigung der Name Pacht beigelegt.

Endlich ficht die Revisionsklägerin die Annahme des Berufungsurtheils, dass sie das gegen H. entstandene Retentionsrecht gegen sich gelten lassen müsse, mit der Ausführung an, dass ein Wechsel des Eigenthums nur dann unerheblich sei, wenn das Retentionsrecht schon vorher ausgeübt sei. Der Angriff ist unbegründet; Artikel 313 des Handels-Gesetzbuchs bestimmt nicht, dass demjenigen, dem er ein Retentionsrecht giebt, dasselbe durch Veräusserung des in der Gewahrsam des Retentionsberechtigten befindlichen Gegenstandes entzogen werden kann, auch ergiebt sich dies sonst nicht aus dem Gesetze.

Hiernach sind die erhobenen Angriffe nicht begründet.

Das bekannte Eads'sche Project einer Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama

liegt dem Senate zu Washington vor, und die „Railroad Gazette“ berichtet darüber Folgendes: Das Senatscomité für Handel hat den Mr. West autorisirt über die Eads'sche Schiffseisenbahn zu referiren und deren Annahme mit verschiedenen Amendements zu empfehlen. Nach dem amendirten Gesetzentwurfe sollen die Vereinigten Staaten für 15 Jahre eine Garantie von 6 pCt. auf 50 Millionen Dollar des Actiencapitals der Gesellschaft übernehmen; das gesammte Actiencapital beträgt 75 Millionen Dollar. Die Gesellschaft verpflichtet sich 99 Jahre hindurch die Postsachen, Kriegsschiffe und alles Eigenthum der Vereinigten Staaten gratis zu transportiren; im Uebrigen sollen Amerikanische Handelsschiffe nur die Hälfte derjenigen Tarifsätze zahlen, welche die Gesellschaft von jedem Handel mit Ausnahme des von Mexiko erhebt. Es wird ferner bestimmt, dass die Gesellschaft gehalten ist, für alle Vortheile, welche ihr seitens der Regierung zugewendet werden, dieser Bonds auszustellen; zahlbar in 15 Jahren ohne Zinsen. Für den Fall, dass diese Bonds nicht rechtzeitig eingelöst werden sollten, sind sie mit einem Zuschlage von 10 pCt. zu dem Nennwerthe als Zoll auf Amerikanische Schiffe anzunehmen. Eine Garantie in Höhe von 5 000 000 Dollar tritt in Kraft, sobald 10 Engl. Meilen der Schiffseisenbahn und der dazu gehörigen Anlagen vollendet sind und dies in Gegenwart der Staatsingenieure durch den sicheren Transport eines beladenen Schiffes im Gewicht von 2 500 Tonnen von dem Hafen bis zum Endpunkte der besagten 10 Meilen langen Section und wieder zurück mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 6 Meilen in der Stunde nachgewiesen ist. Weitere 5 Millionen Dollar sind garantirt, wenn die zweite 10 Meilen Section in gleicher Weise vollendet und erprobt ist. Eine durch den Präsidenten ernannte Commission von Ingenieuren soll darauf den dazwischen liegenden Theil der Bahnroute untersuchen und feststellen, ob die Vollendung der Schiffseisenbahn hierüber zu einem Kostenbetrage von nicht mehr als 60 Mill. Dollar ausführbar ist oder nicht. Wenn sich die Commission in bejahendem Sinne ausspricht, so ist die Regierung gehalten gemäss der successiven Vollendung der Zwischensectionen der Bahnlinie auch die zugesagte Garantie für die weiteren 40 Millionen des Actiencapitals zu übernehmen. Sollte die Commission sich dagegen in negativem Sinne aussprechen, so tritt eine Garantiepflicht der Regierung nicht früher ein, bis ein beladenes Schiff im Gewicht von 4 000 Tonnen über die ganze Linie von Ocean zu Ocean sicher transportirt worden ist. Auch setzt die Bill fest, um einen Betrag zu bestimmen, für welchen die Regierung garantiepflichtig sein soll, dass die Hälfte der Bruttoeinnahmen der Gesellschaft als Nettogewinn zu betrachten ist. In den Motiven zur Einbringung der Bill sind nur die zustimmenden, nicht die ablehnenden Vota angeführt; es haben sich jedoch einzelne Mitglieder des Comités das Recht gewahrt, vor dem Plenum des Senats entweder weitere Amendements einzubringen oder dissentirend zu stimmen. B.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Mai cr. ab bis ult. September werden, wie im vergangenen Jahre, auf unserer Station Berlin Retourbillets mit 35tägiger Giltigkeitsdauer nach Frankfurt a/M. an solche Passagiere verausgabt, welche gleichzeitig eines der bei dieser Dienststelle im Depôt befindlichen Anschlussbillets ab Frankfurt am Main nach der Schweizer Grenze oder ein Rundreisebillet ab Frankfurt a/M. durch die Schweiz hinzu lösen. Näheres bei unserer hiesigen Billetexpedition. Berlin, den 25. April 1882. Die Direction. (917)

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juni a. cr. tritt an Stelle des Theil I zum Süddeutschen Verbands-Tarif vom 1. November 1879 nebst Nachträgen eine neue Ausgabe in Kraft, welche sowohl für den Süddeutschen Verband, als auch für den Böhmisch - Bayerisch - Hessischen und Böhmisch - Bayerisch - Hessisch - Nassauischen Verkehr massgebend ist.

Dieselbe enthält allgemeine Bestimmungen und Güterclassification für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn und kann von unserem Tarif-Büreau zum Preise von 1 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Nähere Auskunft ertheilen unsere betreffenden Dienststellen. Mainz, den 22. Mai 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1011)

Die in den Nachträgen II und IV zum Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Oberschlesien nach Stationen der Königlichen Ost-, Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 15. März 1880 enthaltenen Frachtsätze nach den via Posen-Obornik-Schneidemühl instradirenden Stationen treten unter den bisherigen Verfrachtungsbedingungen vom 25. d. Mts. ab bis auf Weiteres wieder in Kraft. Breslau, den 20. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1012)

Königlich Bayerische Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. 1. Am 1. Juni 1882 gelangt für den Transport von Gütern auf den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ein neuer Tarif mit der Bezeichnung „Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen etc. Heft III“ zur Einführung.

2. Theil I für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn), enthaltend die allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr, erfährt am 1. Juni 1882 eine Neuausgabe.

3. Am 1. Juni laufenden Jahres kommt für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger-, Oesterreichisch - Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger und Mährisch - Böhmisch - Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr ein neues Tarifheft I zur Einführung. München, den 21. Mai 1882. Generaldirection. (1013)

Die in dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg** sowie der **Marienburg-Mlawkaer** Bahn andererseits auf Seite 166 bis 168 und 170 bis 172 in Schnitttafel I und II sub B aufgeführten Schnittsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz, europäi-

sches, des Specialtarifs II für die Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn erleiden mit dem 15. Juli d. J. eine Erhöhung von 0,06 bis 0,13 M. pro 100 kg.
Specielles ist bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren. Köln, den 23. Mai 1882. Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1014)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Mit dem 1. Juni cr. tritt zu dem vom 10. November 1880 ab gültigen Ausnahmetarife (A und B) für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Dortmund - Gronau - Enschede - Holländischen Verkehr via Gronau-Zütphen der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen s'Gravenhage und Leyden der Holländischen Bahn sowie Berichtigung der Vorbemerkungen des Haupttarifs. Exemplare dieses Nachtrags sind in unserem hiesigen Geschäftslocale unentgeltlich zu haben. Dortmund, den 19. Mai 1882. Die Direction. (1015)

Zum Tarife für den **Sächsisch-Südwestdeutschen Verband** kommen am 1. Juni cr. folgende Nachträge zur Ausgabe:
Nachtrag III zu Heft No. 1,
" III " " 3,
" IV " " 4.
Dieselben enthalten neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und den Stationen der neueröffneten Linie Hanau-Babenhausen und Erbach-Eberbach der Hessischen Ludwigsbahn, den Stationen Eberbach, Bammenthal, Hirschhorn, Mauer und Neckargemünd der Badischen Staatsbahn resp. den Stationen Buchsweiler, Chambrey, Chateau-Salins, Vic und Zabern der Elsässischen Bahnen, ferner Ausnahme-Frachtsätze für Sprit im Verkehre mit Durlach und für Wolle etc. mit Elsass-Lothringischen Stationen. Die Sächsischen Stationen Auerbach und Netzschkau werden in den Verbandsverkehr neu einbezogen. Insoweit die neuen Frachtsätze für die Stationen Babenhausen, Dieburg, Erbach und Michelstadt höher sind, als die älteren, bleiben die letzteren noch bis 15. Juli cr. in Giltigkeit. Der Nachtrag III zu Heft 1 enthält ausserdem eine Bestimmung, wonach die Frachtsätze zwischen Babenhausen, Dieburg, Erbach und Michelstadt einerseits und Leipzig (Bayer. Bahnh.), Plagwitz-Lindenau (S. Stsb.) und Zeitz (S. Stsb.) andererseits, sowie zwischen Darmstadt einerseits und Gera (S. Stsb.), Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bahnh.), Plagwitz-Lindenau (S. Stsb.) und Zeitz (S. Stsb.), mit 15. Juli cr. ausser Kraft treten. Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 21. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1016)

Im Berlin-Sächsischen Verbande treten mit sofortiger Gültigkeit für Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen nachstehende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:
Zwischen Senftenberg, Berlin-Görlitzer Bahn und Berlin, Schlesischer Bhf., von . . . . 0,34 M.
Zwischen Kamenz, Berlin-Görlitzer Bahn und Berlin, Schlesischer Bhf., von . . . . . 0,41 "
Zwischen Kamenz und Rixdorf von . . . . 0,40 "
pro 100 kg. Berlin, den 20. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, zugleich Namens der Königlichen Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (1017)

Am 1. Juni 1882 tritt im Westdeutschen Verbande der 27. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarife in Kraft, durch welchen im Verkehre mit verschiedenen Verbandsstationen ermässigte Tarifsätze für Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl eingeführt werden.
Derselbe kann von den Verbands-Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden. Hannover, den 20. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1018)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Die im Ausnahmetarif (A) vom 1. Juli 1878 für Niederschlesische Steinkohlen und Kokes aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier für Berlin (Görlitzer Bahnhof) enthaltenen Frachtsätze, finden vom 1. Juni cr. ab auch auf Steinkohlen- etc. Transporte (in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen) nach der Haltestelle Nieder-Schönweide (Johannisthal) der Berlin-Görlitzer Eisenbahn Anwendung. Berlin, den 20. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1019)

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Schweizerisch, Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1882 erscheint ein Ausnahmtarif für die directe Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Wein in Fässern, ferner von zur Füllung versendeten oder leer retourgehenden Fässern im Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Ungarischen Westbahn und der Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau) Bahn einerseits und Romanshorn und Rorschach, ferner Delle transit, Verrières transit und Genf transit (für Frankreich) anderseits.
Hierdurch werden die für diese Verkehre bisher bestehenden Tarife aufgehoben u. z.:
Der Ausnahmetarif für den Verkehr mit Romanshorn, giltig vom 1. Juni 1880, sammt Nachtrag.
Der Ausnahmetarif für den Verkehr mit Rorschach, giltig vom 20. April (1. Mai) 1880, sammt Nachtrag.
Der Specialtarif für den Verkehr mit Genf transit giltig, vom 1. Juli 1880.
Der Specialtarif für den Verkehr mit Delle transit und Verrières transit giltig vom 1. Juli 1880, sowie die hierzu erschienenen Tabellen der Frachtzuschläge an Ungar. Transportsteuer.
Exemplare dieses Ausnahmetarifes können direct oder im Wege der Tarifstationen durch das commerzielle Bureau der Südbahn in Wien bezogen werden. Wien, am 10. Mai 1882. Die General-Direction. (1020)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Verbands-Gütertarife gelangen zur Ausgabe die Nachträge XV, IX und VIII zu den Heften No. 1, 2 und bezw. 3b, welche enthalten mit Gültigkeit:
a) vom 1. Juni cr. ab abgeänderte bezw. neue Frachtsätze für die Stationen Auerbach (unterer Bahnhof), Netzschkau, Werdau Sächs. Staatsb., Babenhausen, Darmstadt, Darmstadt-Rosenhöhe, Dieburg, Erbach i./O., Hetzbach-Beerfelden, Höchst-Neustadt, Michelstadt, Nieder-Ramstadt-Traisa, Reinheim, Seligenstadt a/M. H. L. B.;
b) vom Tage der Eröffnung ab neue Frachtsätze für Station Eberbach H. L. B.;
c) vom 15. Juli cr. ab erhöhte Frachtsätze für Station Dobrilugk-Kirchhain H. S. G. B.;
d) vom 15. Juni cr. ab Aufhebung der Frachtsätze für Station Werdau S. Th. O. W. B.
Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Tarifnachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 17. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1021)

Die Frachtsätze des Gütertarifs vom 1. Februar 1881 für den Verkehr zwischen der Station Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahn und Stationen der vormaligen Rheinisch-Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn, welche, soweit dieselben niedriger als die bezüglichen Sätze des Gütertarifs vom 1. April 1881 für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Verkehr, durch unsere Bekanntmachung vom 20. Mai 1881 wieder in Gültigkeit gesetzt worden sind, werden am 1. Juli d. J. definitiv aufgehoben. Von diesem Zeitpunkte ab gelangen für den Verkehr zwischen Ludwigshafen und Stationen der Directionsbezirke Köln (linksrheinisch und rechtsrheinisch) sowie Elberfeld lediglich die Sätze des letzt erwähnten Tarifes vom 1. April 1881 zur Anwendung. Köln, den 19. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein). (1022)

Am 1. Juni cr. tritt zum Tarife für den **Sächsisch - Schweizerischen Güterverkehr via Lindau - Romanshorn** der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält eine Bestimmung über Anwendung der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification sub B des Deutschen Eisenbahngütertarifs Theil I, sowie neue Frachtsätze für die Station Netzschkau. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 22. Mai 1882. Königliche General-direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1023)

Ungarisch - Rheinländisch - Westfälischer Verkehr. Mit 15. Juni l. J. tritt Nachtrag III zu Theil III des Ungarisch-Rheinländisch - Westfälischen Verbandtarifes in Wirksamkeit.
Derselbe enthält die Einbeziehung neuer Stationen in den Verbandtarif und Tarifberichtigungen.
Exemplare sind bei sämmtlichen Verbandsverwaltungen und namentlich bei der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung, zu beziehen. (1024 RM)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. kommt zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und Stationen der Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch) andererseits vom 1. Februar 1882 der Nachtrag II und zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Saarkohlen etc. vom 1. Januar 1881 der Nachtrag III zur Einführung.
Die Tarifnachträge enthalten Berichtigungen sowie anderweite theils höhere Entfernungen bezw. Frachtsätze für Höchst a. M.; ferner neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für Höchst a. M. transit des Directionsbezirks Frankfurt a. M. und für die Stationen Grösbeck, Niederbreisig und Nymegen des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch), sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerze etc. im Verkehr mit Oberlahnstein.
Soweit durch diese Nachträge für Höchst a. M. gegenüber den seitherigen Frachtsätzen höhere Sätze sich ergeben, behalten die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Juli cr. Gültigkeit.
Die Nachträge sind bei den Expeditionen käuflich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 19. Mai 1882. Namens der bethei-

ligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1025)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juni cr. neuen Styls ab bis incl. 12. October cr. neuen Styls treten für Flachs-, Heede- und Wergsendungen im Verkehr der Russischen Stationen: Antonopol, Dünaburg (St. P. W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieshira einerseits und den Schlesischen Verbandstationen des Flachs-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1882 n. St. andererseits die nachstehenden Frachtermässigungen in Kraft.

I. Für Flachs-, Heede- und Wergsendungen laut Tariftabelle III des vorbezeichneten Flachs-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1882 wird für die Strecken ab Schnittpunkt 1 östlich für je 6 000 kg pro Wagen der Aufgabestation die volle Fracht der Tariftabelle III erhoben.

Für das 6 000 kg übersteigende Gewicht pro Wagen wird für die erwähnte Transportstrecke die Hälfte der Frachtsätze für die Strecke ab Schnittpunkt 1 östlich berechnet und erhoben.

Die Sätze ab Schnittpunkt westlich bleiben unverändert bestehen.

II. Für Flachs-, Heede- und Wergsendungen bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg und darüber tritt die nachstehende Ermässigung ein:

a) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt 1 östlich wird für mindestens 5 000 kg pro Wagen der Aufgabestation die volle Schnittfracht laut Tariftabelle III erhoben. Bei Verladung von mehr als 6 000 kg pro Wagen wird für das 6 000 kg überschiessende Gewicht die Hälfte der vorbezeichneten Schnitt-Frachtsätze berechnet und erhoben.

b) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt 1 westlich gelten die bezüglichen Schnitt - Frachtsätze der Tariftabelle III unter der Bedingung, dass in allen Fällen die Fracht für 10 000 kg pro verwendeten Wagen der Aufgabestation erhoben wird und dass die Umladeverwaltung berechtigt ist, die bezüglichen Sendungen in offene Wagen umzuladen und unter Planbedeckung, jedoch ohne Berechnung von Planmiethe, nach der Kartenschlussstation weiterzubefördern. Bromberg, den 21. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1026 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn - Verband. Vom 1. Juni d. J. neuen Styls ab bis incl. 12. October d. J. neuen Styls gilt für Flachs-, Heede- und Wergsendungen bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 20 000 kg und mehr, insoweit solche durch 10 000 theilbar sind, pro Frachtbrief von den Russischen Stationen Antonopol, Dünaburg (St. P. W. E.), Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieschiza einerseits und den nichtrussischen Flachs-Stationen des Deutsch-Russischen Verbandes, mit Ausnahme der Schlesischen Stationen des Flachs-Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1882 neuen Styls, andererseits der nachstehende Ausnahmetarif:

a) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt östlich werden für je 6 000 kg pro Wagen der Aufgabestation die bisherigen in dem vom 28. October 1881 n. St. giltigen 12. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Gütertarif auf Seite 5 resp. 6 für Flachs, Flachsheede und Werg für die oben genannten Russischen Stationen enthaltenen Frachtsätze der 20 000 kg-Frachtclasse erhoben. Für das 6 000 kg übersteigende Gewicht pro Wagen wird die Hälfte der vorbezeichneten Frachtsätze berechnet und erhoben.

b) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt westlich gelten die in dem vorerwähnten 12. Tarifnachtrag auf Seite 11 resp. 12 für die oben bezeichneten nichtrussischen Stationen enthaltenen Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich unter der Bedingung, dass die Umladeverwaltung berechtigt ist, die Sendungen in offene Wagen umzuladen und unter Planbedeckung nach der Kartenschlussstation weiter zu befördern.

Für das hergegebene Deckenmaterial wird die tarifmässige Planmiethe der Umladeverwaltung erhoben. Für die überschiessenden Quantitäten bis höchstens 3 pCt. des Gesammtgewichts der Sendung erfolgt die Frachtberechnung gleichfalls nach den vorbezeichneten Frachtsätzen. Für weitere überschiessende Quantitäten wird ab Schnittpunkt westlich die fünffache Fracht nach den vorbezeichneten Frachtsätzen, höchstens jedoch die einfache Fracht für 10 000 kg berechnet. Bromberg, den 21. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1027 J)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarife für den Deutsch-Dänischen Verband-Personen-Verkehr vom 1. Januar 1875 ist ein vom 1. Juni cr. ab gültiger Nachtrag XIII erschienen, durch welchen eine directe Expedition von Personen und Reisegepäck zwischen Faaborg einer- und Hamburg (K. & D.), Altona, Flensburg andererseits zur Einführung gelangt. Altona, den 24. Mai 1882. Die Direction. (1028)

Im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande kommen bezüglich des Hamburger und Harburger Verkehrs für Güter der Specialtarife A 2 und III in verschiedenen Relationen ermässigte Sätze sofort zur Anwendung, über welche die betreffenden Güterexpeditionen auf Anfrage nähere Auskunft geben. Hannover, den 21. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1029)

Hamburg-Lübeck-Schlesischer Verband. Zum Hamburg-Lübeck-Schlesischen Verbands-Gütertarif vom 1. April 1879 erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. der Nachtrag 3, enthaltend Ergänzung bezw. Berichtigung der speciellen Tarifvorschriften, veränderte Frachtsätze für Hamburg und Aufnahme der Station Wandsbeck in den Verbandsverkehr. Schwerin, den 25. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft. (1030)

Vom 1. Juni 1882 an werden die diesseitigen Stationen Erlau, Reifland und Wiesenburg in den Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** einbezogen. Die zur Erhebung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Dresden, am 24. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (1031)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In den Kohlentarifen von Stationen der O/S. und R. O. U. Bahn, sowie von Neurode etc. (Eisenb.-Dir.-Bezirk Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Süd-Nordd. Verbindgs.-, Oest. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr. Grenz-, Galiz. Carl-Ludwig- und Lemberg-Czernow.-Jassy Bahn, welche in Oest. Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Juni 1882 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1032)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die derzeitigen directen Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Darmstadt H. L. B. und den Stationen der Thüringischen Bahnen, ferner der Berlin-Anhaltischen, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen und Rechte-Oderufer Bahn haben über die Routen Aschaffenburg-Hof und Meiningen nur noch bis zum 15. Juli cr. Gültigkeit. Vom 16. Juli cr. ab bestehen für den gedachten Verkehr nur noch directe Sätze über Hanau-Bebra. Erfurt, den 21. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1033)

Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Localverkehre der Holländischen Eisenbahngesellschaft, vom 1. Juli 1877, tritt am 1. Juni 1882 der Nachtrag VI in Kraft. Die Betriebsdirection. (1034)

Vom 1. Juni cr. ab treten im Preussisch-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen den zum Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin gehörigen Stationen Neu-Cunersdorf und Senftenberg directe Frachtsätze für sämmtliche regulären Classen, sowie für Holz des Specialtarifs II in Kraft.

Die qu. Frachtsätze sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 25. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1035 J)

Vom 1. Juni cr. ab tritt im Deutsch-Polnischen Eisenbahn - Verbande die durch Nachtrag IV zum Tarifheft No. 3 für den Verkehr mit Warschau eingeführte Frachtermässigung für den Artikel „Kupfervitriol" auch im Verkehr mit Lodz, Station der Lodzer Fabrikbahn in Kraft. Bromberg, den 23. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1036 J)

L'Administration du Grand Central Belge vient d'apporter des additions et des modifications aux tarifs spécieux No. 3I, 25I, 47I, 82z, 84I et 901 pour le transport des marchandises etc., en service interieur. Bruxelles, le 25. Mai 1882. (1037)

Werra-Eisenbahn. Durch den am 1. Juni d. Js. in Kraft tretenden Nachtrag XIV zum diesseitigen Local-Gütertarif tritt eine Aenderung des Transittarifs für Holz, Rhönbasaltsteine und Kohlen im Verkehr mit der Feldabahn ein.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück bei unseren Güterexpeditionen zu haben. Meiningen, den 24. Mai 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1038)

Am 1. Juni 1882 gelangt der III. Nachtrag zu Heft No. 1 des **Stettin-Märkisch - Sächsischen Verbands - Gütertarifes** zur Einführung, welcher neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Halle-Sorau-Gubener Linie und den Stationen Lebus und Podelzig der Linie Cüstrin-Frankfurt a/O. enthält. Derselbe ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 24. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1039)

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. Js. werden ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Flachs, Hanf und Hanfstroh in Wagenladungen von 10 000 und 20 000 kg (Ausnahmetarif 14) von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg nach Grez - Doiceau-Gastuche, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, in Kraft treten. Köln, den 26. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1040)

Oberschlesische Eisenbahn. Der durch unsere Bekanntmachung vom 17. d. Mts. angekündigte, mit dem 1. Juli d. Js. in Kraft tretende Kohlen-Ausnahmetarif für den diesseitigen Localverkehr

kann vom 30. d. Mts. ab von den Stationskassen bezogen werden. Breslau, den 25. Mai 1882. Königliche Direction. (1041)

Schlesisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unser Inserat vom 15. April 1882 machen wir hierdurch bekannt, dass mit dem 1. Juni 1882 der Verband-Gütertarif Theil II Heft 2 in Kraft tritt, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Königlichen Directionsbezirks Berlin, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufereisenbahn andererseits.

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen zum Preise von 1,00 ℳ käuflich zu haben. Breslau, den 26. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen. (1042)

Verkehr mit der Prinz-Heinrichbahn. Die für den Roheisen- und Erzverkehr ab Athus und Rodingen nach Stationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen bis ult. Februar d. J. bestandenen Sätze treten bis auf Weiteres wieder in Kraft, soweit sie niedriger sind, als die in den neuen Tarifen vom 1. März cr. aufgenommenen bezüglichen Sätze. Köln, den 24. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1043)

Ostdeutsch-Böhmischer Verbandverkehr. Am 1. Juni d. Js. treten zu den Tarifheften 1 und 3 die Nachträge III bezw. II in Kraft.

Dieselben enthalten neue Tariftabellen für einzelne Stationen, Aufnahme neuer Stationen, ermässigte Sätze des Spezialtarifs III, neue Sätze des Ausnahmetarifs für Holz und den Ausnahmetarif für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen.

Druckexemplare der Nachträge nebst Berichtigungsblatt sind auf den bekannten Stationen zum Preise von 30 bezw. 20 ₰ pro Stück zu haben. Breslau, den 23. Mai 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, für die übrigen Deutschen Verbandsverwaltungen. (1044)

Die im Nachtrag III zu Heft No. 1 des **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs** enthaltenen Frachtsätze für die Station Eberbach der Hessischen Ludwigshahn treten am 1. Juni cr. in Kraft. Dresden, den 27. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1045)

Aus dem **Ausnahmetarif, 6 (Rinden Europäischer Holzarten) des Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs** scheiden am 1. August d. Js. folgende Stationen der Ersten Siebenbürger Eisenhahn aus: Berzova, Déva, Gyulafehérvár - Karlsburg, Illye, Puj, Radna - Lippa, Russ, Sohorsin, Várallya-Hátszeg und Zám. Dresden, am 27. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1046)

Unter Aufhebung des Verbands-Gütertarifs für den **Schleswig - Holsteinischen Eisenbahnverband** vom 1. Januar 1878 nebst sämmtlichen Nachträgen tritt mit dem 1. Juni d. Js. ein neuer, theilweise ermässigter Gütertarif für diesen Verband in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare des Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier zum Preise von 1,00 ℳ pro Exemplar bezogen werden. Altona, den 27. Mai 1882. Namens der Verwaltungen des Schleswig - Holsteinischen Eisenbahnverhandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (1047)

Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Ostsee-Eisenbahn-Verbande tritt mit dem 1. Juni d. Js. ein auf der Grundlage des Reform-Tarif-Systems erstellter neuer Tarif in Kraft.

Aufgehoben werden dadurch:

1. der Tarif für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Ostsee-Verbande vom 1. Februar 1876, nebst Nachträgen;
2. die in den Nachträgen II und III zum Tarif für den Verhandsverkehr zwischen den unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen und der Eutin-Lübecker Eisenbahn vom 10. April 1873 enthaltenen Transportpreise für die Beförderung von Vieh;
3. der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft einer- und Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. September 1880, soweit derselbe sich auf den Verkehr mit Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze hezieht.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier zum Preise von 0,50 ℳ pro Exemplar bezogen werden. Altona, den 27. Mai 1882. Namens der Verwaltungen des Ostsee-Eisenbahn-Verbandes: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1048)

Am 1. Juni d. Js. kommen für den Deutsch-Italienischen Güter-Verkehr via Gotthard-Chiasso folgende Tarife zur Einführung:

1. Allgemeiner Gütertarif, Theil I und III,
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Italien,
3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Wagenladungen in Eilfracht aus Italien nach Deutschland.

Eine directe Expedition nach und von den Italienischen Verbandstationen via Gotthard ist indess einstweilen von den Italienischen Bahn - Verwaltungen noch nicht zugelassen, vielmehr werden die über genannte Route zu dirigirenden Sendungen auf Grund der in den erwähnten Tarifen für die Strecken nördlich und südlich Chiasso vorgesehenen Theilfrachten his auf Weiteres noch auf der Grenzstation Chiasso umexpedirt.

Der Deutsch-Italienische Gütertarif via Kufstein-Brenner vom 1. October 1880 tritt am 1. Juni d. Js. für den Verkehr in der Richtung nach Italien insoweit ausser Kraft, als auf Grund der neuen Tarife Abfertigung via Gotthard-Chiasso zulässig ist; indess behält der Brenner-Tarif auch für den der Gotthard-Route fortan zufallenden Verkehrstheil noch bis zum 1. August d. J. Gültigkeit, sofern durch die neuen Tarife via Gotthard Erhöhungen einzelner Tarifsätze eintreten.

Wann die theilweise Aufhebung des Brenner-Tarifs auch für die Richtung aus Italien erfolgt, und von wann ab directe Expedition von und nach Italien auf Grund der Gotthard-Tarife zulässig, bleibt weiterer Bekanntmachung vorbehalten. Elberfeld, den 27. Mai 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1049)

Berlin-Görlitzer-Eisenbahn. Der in unserem Localverkehr bestehende Ausnahmefrachtsatz von 0,26 ℳ pro 100 kg für den Transport von Erde, gewöhnliche, als Kies etc., in geschlossenen Sendungen von 100 000 kg pro Frachtbrief von Gross Räschen nach Berlin findet auch für die Haltestelle Nieder-Schönweide Anwendung. Hartnack. (1050 R M)

Am 15. Juli ds. Js. werden die im Staatsbahn-Güter-Tarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenhahn andererseits vom 1. Mai d. J. enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn um 0,06 ℳ bis 0,13 ℳ pro 100 kg erhöht. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen. Köln, den 25. Mai 1882. Königliche Eisenbahn - Direction (rechtsrheinische), zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1051)

Am 1. k. Mts. tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von Steinkohlen u. Kokes, Steinkohlen- und Kokesasche, sowie Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg im Norddeutschen Eisenbahnverbande der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Ergänzung und Abänderung des Verzeichnisses der Zechen etc., neue Frachtsätze für die Station Berlin der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Zeche Massen und Berichtigungen. Verkaufspreis 0,05 ℳ Köln, 26. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1052)

Der Frachtsatz für Steinkohlen etc. von Altenessen (Zeche Neuessen, Fritz) nach Menzelen wird zum 10. Juli cr. von 0,21 ℳ in 0,26 ℳ pro 100 kg berichtigt. Köln, 25. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1053)

Am 1. k. Mts. tritt zum **Ausnahmetarife** vom 1. Januar d. Js. für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes, Steinkohlenasche, Cokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg einschliesslich der Berliner Staatsbahnhöfe und Stationen der Berliner Ringbahn der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Ergänzungen bezw. Abänderungen des Verzeichnisses der Zechen etc., neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen der Zeche Massen, neue Frachtsätze nach Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und Berichtigungen. Verkaufspreis ℳ 0,10. Köln, den 26. Mai 1882. Namens der hetheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (1054)

Am 1. Juni d. Js. kommen für die **Beförderung von Schwefelkies** in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Stationen Lintorf, Schwelm und Grevenbrück nach der Bayerischen Staatsbahnstation Passau trans. directe Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den genannten Stationen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren sind. Köln, den 26. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1055)

Norddeutscher Verband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 10. Juni cr. in Kraft tretende Nachtrag 18 herausgegeben, welcher anderweite Tarifsätze für die Halberstadt-Blankenburger Stationen, sowie für Station Georgs - Marienhütte etc. enthält. Soweit die hierdurch eintretenden Aenderungen mit Erhöhungen verbunden sind, behalten die bisherigen Tarifsätze bis zum 1. August cr. Gültigkeit. Die im vorbezeichneten Gütertarife und dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs A für Getreide im Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher und Halber-

stadt-Blankenburger Bahn, sowie im Verkehr mit Station Georgs-Marienhütte und mit den Stationen Coesfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn gelangen am 1. August cr. zur Aufhebung. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. — Hannover, den 24. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1056)

Rumänische Eisenbahnen. Am 13./25. Mai l. J. tritt ein neuer Localtarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in Kraft.

Dieser Tarif, welcher aus 2 Heften besteht, liegt bei allen Güterexpeditionen zum Verkauf, für den Preis von 4 Francs, auf. Bukarest, den 23. Mai 1882. (1057)

Am 1. k. M. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von den an die Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen, sowie von der Station Georgs-Marienhütte der Georgs-Marienhütte-Eisenbahn nach den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher im Allgemeinen Frachtermässigungen, jedoch auch einzelne Erhöhungen enthält. Soweit letztere vorliegen, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. Js. in Kraft. Verkaufspreis 0,10 ℳ.

Durch diesen Tarif gelangen die z. Z. für den genannten Verkehr bestehenden directen Frachtsätze zur Aufhebung. Köln, den 28. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1058)

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Mit sofortiger Giltigkeit treten im Verkehr zwischen den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Erfurt des Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt, sowie Sömmerda der Nordhausen-Erfurter Bahn einerseits und Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Bromberg, der Oberschlesischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Ostpreussischen Südbahn andererseits ermässigte bezw. neue Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Verbands-Expeditionen. Erfurt, den 24. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction. (1059)

Zu den Gütertarifen für den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und solchen der Bezirke Köln (rechts- und linksrh.) und Elberfeld andererseits sowie für den Friesisch-Westfälischen Verband, gültig vom 1. April 1882, treten am 1. n. M. Nachträge in Kraft, enthaltend:

I. Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Osnabrück des Bezirks Köln (rechtsrh.).

II. Anderweite, theilweise ermässigte Tarifsätze für Wetzlar im Verkehr mit Berne, Brake, Bremen (H.), Elsfleth und Nordenhamm.

III. Eröffnung der Station Martinstein für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr, sowie der Haltestelle Salzig für den Fracht-stückgutverkehr.

IV. Ausnahmetarif für verschiedene Artikel im Verkehr mit den Weser-Hafenstationen.

V. Berichtigungen etc.

Exemplare dieser Nachträge sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg, 1882 Mai 23. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grosshzgl. Eisenbahndirection. Behrens. (1060 B & W)

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Vom 1. Juni bis ult. December d. Js. wird im Verkehr zwischen den im Belgisch-Südwestdeutschen Verbande tarifirten Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (linksrheinisch) sowie der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Belgien andererseits „frisches Obst“ bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 resp. 10 000 kg nach den Sätzen der Classe A 2 resp. des Specialtarifs I, frische Aepfel, frische Birnen und frische Pflaumen, sofern sie zum Export über die Belgischen Seehäfen bestimmt sind, nach den Sätzen der Classe A 2 resp. des Ausnahmetarifs 2 abgefertigt. Köln, den 25. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) (1061)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Vom 1. Juni bis ult. December d. Js. wird im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehr via Aachen, Herbesthal, Venlo-Visé, Venlo resp. Dalheim-Roermonde „frisches Obst“ bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 resp. 10 000 kg nach den Sätzen der Classe A 2 resp. des Specialtarifs I, „frische Aepfel, frische Birnen und frische Pflaumen“, sofern solche zum Export über die Belgischen Seehäfen bestimmt sind, nach den Sätzen der Classe A 2 resp. des Ausnahmetarifs 2 abgefertigt. Köln, den 25. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1062)

Am 1. Juni d. Js. tritt der 6. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Westdeutschen Eisenbahnverbande in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Allgemeinen Tarifvorschriften und kann von den Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden. Hannover, den 24. Mai 1882. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1063)

Die im Preussisch-Sächsischen Tarif vom 1. Mai 1882 für Leipzig vorgesehenen Sätze mit Stationen der Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Bahn finden auf Leipzig B. A. B. keine Anwendung. Bromberg, den 27. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1064 J)

Preussisch-Oberschlesischer Verband. Am 1. Juni cr. treten für den Verkehr zwischen den sämmtlichen Stationen des Directionsbezirks Bromberg einerseits und sämmtlichen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits, soweit in den Kilometerzeigern des Haupttarifs und der Nachträge für die Stationen Entfernungen enthalten sind, ermässigte directe Ausnahme-Frachtsätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II in Kraft.

Diesen Sätzen liegen die Einheitstaxen des Localverkehrs für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg zu Grunde. Die directen Sätze werden auf Anfrage von den Tarifbüreaus der genannten Verwaltungen und von den Güterexpeditionen mitgetheilt.

Die in dem Ausnahmetarif 5 für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II enthaltenen höheren Sätze zwischen Stationen des Directionsbezirks Bromberg und der Oberschlesischen Bahn treten mit dem 1. Juni cr. ausser Kraft. Bromberg, den 24. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1065 J)

2. Eröffnungen etc.

Dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde am 10. April 1882 die 48,4 km lange Strecke Sissek-Doberlin (Novi) der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Ferner wurde am 1. April 1882 die seit 19. December 1881 für den Frachtenverkehr eröffnet gewesene Localbahn Stauding-Stramberg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen Soest und Werl gelegene Personen-Haltestelle Ostönnen eröffnet werden.

Am 1. Juni d. J. wird die zwischen Elberfeld-Steinbeck und Sonnborn eingerichtete Personen-Haltestelle „Elberfeld-Zoologischer Garten“ eröffnet. Elberfeld, den 26. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection.

Hessische Ludwigsbahn. Die Theilstrecke Kailbach-Eberbach, der Bahn von Erbach nach Eberbach ist am 27. d. Mts. für den Personenverkehr, am 1. Juni l. Js. für den gesammten Verkehr eröffnet worden.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterr. Linien). Am 15. Juni 1882 werden die Haltestellen: Nowosielce, zwischen Bortniki und Bukaczowce, Holosków, zwischen Ottynia und Korszów, Matyjowce, zwischen Kolomea und Zablotów gelegen, für den Personen- und Reisegepäckverkehr eröffnet werden.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Die in Folge Rutschung des Bahndammes bei Bucecea am 5. Mai a. c. stattgehabte Unterbrechung des Frachtenverkehres wurde am 13. Mai a. c. wieder behoben. Wien, am 22. Mai 1882. Centralleitung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

4. Personenverkehr.

Main-Neckar-Eisenbahn. Directe Verbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Italien via St. Gotthard. Mit dem am 1. Juni d. J. beginnenden Sommerfahrplan treten folgende directe Schnellzugsverbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Italien ein:

Frankfurt a/M.	ab	11^{40} Vorm.	9^{35} Abds.	Rom	ab	11^{5} Abds.	2^{5} Nachm.
(Darmstadt .	„	12^{15} Nachm.	10^{15} „)	Florenz . .	„	7^{15} Vorm.	7^{40} Abds.
Basel Schwz. Bhf.	an	7^{17} Abds.	6^{10} Vorm.	Mailand . .	„	7^{50} Abds.	7^{30} Vorm.
Luzern . . .	„	10^{5} „	9^{50} „	Luzern . . .	„	6^{0} Vorm.	5^{0} Nachm.
Mailand . .	„	8^{6} Vorm.	7^{41} Abds.	Basel Schwz. Bhf.	„	9^{38} „	8^{15} „
Florenz . . .	„	9^{20} Abds.	7^{15} Vorm.	(Darmstadt .	an	5^{3} Nachm.	4^{59} Vorm.)
Rom	„	5^{35} Vorm.	1^{25} Nachm.	Frankfurt a/M.	„	5^{43} „	5^{45} „

Billetpreis von Frankfurt bis Mailand I. Cl. 78,40 ℳ, II. Cl. 57,60 ℳ,
„ „ „ „ Florenz „ 113,50 „ „ 82,20 „
„ „ „ „ Rom „ 144,20 „ „ 103,50 „

hierbei 25 kg Freigepäck bis Chiasso (Ende der Gotthard-Bahn), auf Italienischer Strecke kein Freigepäck.

Die directen Billete nach Italien haben 10 Tage Gültigkeit. Schlafwagen in den Nachtzügen zwischen Frankfurt-Basel. Unbedingtes Abwarten verspäteter Anschlusszüge.

Für den Verkehr nach Württemberg ist ein besonderer beschleunigter Zug (ab Frankfurt 10^{45} Vorm.) eingerichtet, weil der Italienische Schnellzug, Abgang 11^{40} Vorm., keinen Anschluss nach Württemberg hat. Darmstadt, den 22. Mai 1882. Die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn. (208)

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Vom 1. Juni d. J. ab soll, mit Ausnahme der Sonntage, bis weiter eine tägliche Dampfschiffsverbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg im Anschluss an die Züge 9 und 4 unseres Fahrplans vom 1. Juni d. J. stattfinden, und werden deshalb:

a) zwischen Bremen einer- und Stockholm, Christiania, Gothenburg andererseits;
b) zwischen Berlin (Berl. - Hamb. B.), Lübeck (Lüb. - Hamb. B.), Hamburg (Klosterthor und Dammthor), Altona einer- und Stockholm, Christiania, Frederikshald, Gothenburg andererseits;
c) zwischen Neumünster, Kiel, Flensburg einer- und Gothenburg andererseits

directe Billete, sowie ferner die im Deutsch-Schwedisch - Norwegischen Verbande bestehenden Rundreise-Billete zu den bezüglichen Anschlüssen ausgegeben. Altona, den 26. Mai 1882. Die Direction. (212)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Juni d. J. kommen zwischen Berlin und Gera Retourbillets mit achttägiger Giltigkeit zur Einführung. Die Preise derselben betragen II. Cl. 23,70 ℳ, III. Cl. 16,60 ℳ. Berlin, den 23. Mai 1882. Die Direction. (215)

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. Vom 1. Juni cr. ab werden die diesseitigen Personenzüge an der zwischen Xanten und Wesel belegenen Haltestelle der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrhein.) „Büderich" halten und werden von demselben Tage ab für den Verkehr zwischen Büderich einerseits und unseren sämmtlichen Stationen andererseits Billete zur Ausgabe gelangen. Gennep, im Mai 1882 Die Direction. (210)

---

5. General-Versammlungen.

Generalversammlung der Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der zweiunddreissigsten regelmässigen

am Montag, den 26. Juni d. J., Nachmittags 3½ Uhr,

zu Lübeck im Casinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses

am Montag, den 26. Juni d. J., Mittags von 12 bis 1 Uhr,

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1. Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1881.
2. Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 24. Mai 1882. Der Ausschuss der Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. (207)

Achtzehnte ordentliche Generalversammlung der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die P. T. Herren Actionäre zu der achtzehnten ordentlichen Generalversammlung am 29. Juni 1882, um 10 Uhr Vormittags, in Prag (Administrationsgebäude, Hybernergasse No. 1003/II.) höflichst einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1881.
2. Bericht des Revisionsausschusses betreffs der gesellschaftlichen Rechnungen pro 1881.
3. Beschlussfassung über die Quote für den Reservefond, die zu vertheilende Dividende und den Tilgungsconto.
4. Statutenmässige Ergänzung des Verwaltungsrathes.
5. Neuwahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1882.
6. Bericht über die Verhandlungen wegen Ueberganges der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn an die K. K. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft, eventuell wenn die dermalen noch im Zuge befindlichen Verhandlungen mit der Hohen K. K. Regierung wegen Genehmigung dieser Vereinigung der K. K. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft mit der K. K. priv. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahngesellschaft bis zum Tage der Generalversammlung zu einem günstigen Abschlusse geführt haben, die folgenden, daraus resultirenden unter sich zusammenhängenden Anträge:
   a) Antrag betreffend die Uebertragung der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn an die K. K. priv. Nordbahngesellschaft und deren Modalitäten.
   b) Antrag auf Auflösung der K. K. priv. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahngesellschaft (Art. 247 H. G. B.).
   c) Antrag auf Ertheilung der Vollmacht an den Verwaltungsrath zur Durchführung dieser Massregeln.

An der Generalversammlung können nach §§ 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre Theil nehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei einer der nachstehenden Cassen hinterlegt haben, nnd zwar:

in Prag bei der Direction der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft,
in Wien bei der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt.

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche Letztere den Zutritt zu der Generalversammlung gewähren.

Die Actionäre können hierbei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der Generalversammlung sind (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten 8 Tage vor der Generalversammlung jedem stimmberechtigten Actionär eingehändigt werden. Prag, im Mai 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (206)

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Die zehnte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn findet

am 27. Juni 1882

um 11 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des gesellschaftlichen Pensionsfonds-Gebäudes in Smichow bei Prag (Eckhaus am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454, I. Stock) statt.

Tages-Ordnung:

1. Geschäftsbericht über das Jahr 1881.
2. Bericht des Revisions - Ausschusses über die Prüfung der Jahres-Rechnung pro 1881.
3. Bericht eventuell Anträge des Verwaltungsrathes über vorliegende Ausbau- und Sanirungs-Projecte und die damit zusammenhängenden Statutenänderungen.
4. Ersatzwahl für Ein in Folge Ablebens und Drei statutengemäss ausgeschiedene Mitglieder des Verwaltungsrathes.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses.

Jene Herren Actionäre, welche bei der Generalversammlung ihr Stimmrecht auszuüben oder derselben beizuwohnen gedenken (§ 32 St.), haben ihre Actien längstens bis zum 12. Juni 1882 inclusive entweder bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Smichow bei Prag (Eckgebäude am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454), oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien zu hinterlegen.

Der Besitz von je 20 Actien giebt das Recht auf eine Stimme (§ 32 St.). Zur Beschlussfassung über den 3. Punkt der Tagesordnung ist die persönliche Anwesenheit von wenigstens 30 Actionären erforderlich, welche dem Verwaltungsrathe nicht angehören und mindestens den fünften Theil des emittirten Actien-Capitals repräsentiren (§ 35 St.). Smichow, am 21. Mai 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (204)

---

6. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von 730 cbm Eichenholz (Werkholz und Bohlen), wovon 200 cbm in völlig lufttrockenem Zustande, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Offerten auf diese Lieferung sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:

Offerte auf Lieferung von Werkstatts-Materialien (Eichenhölzer) pro 1882

bis zum **1. Juni cr., Vormittags 11 Uhr** an unser Materialien - Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung zu der obenangegebenen Zeit, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Lieferungs-Bedingungen und specielle Holz-Nachweise liegen auf vorgenanntem Bureau zur Einsicht auf, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ vom Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 19. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (202)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die für unsere Bahn vom 1. Juli 1882 bis dahin 1883 erforderlichen

ca. 15 000 t Stückkohle und
ca. 18 850 t Würfel- und (eventuell) Förder-Kohle

sollen durch Submission beschafft werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserer Kanzlei, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen. Offerten sind, nach Vorschrift in den Bedingungen, bis zu dem für die Submittenten öffentlichen Submissionstermine Dienstag, den 13. Juni 1882, Vormittag 11 Uhr an uns einzureichen. Direction. (209)

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von 1500 t Querschwellen aus Flusseisen soll, in zwei gleiche Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Materialienbüreau hierselbst zur

Einsicht auf, können auch vom Kanzleivorsteher Peltz hier gegen Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift:

Offerte auf Lieferung von Eisenschwellen bis zu dem auf Freitag, den 9. Juni 1882, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine, in welchem die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird, einzureichen. Elberfefd, den 25. Mai 1882. (211)

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Verkauf von Altmaterialien. Die in den Depots Amstetten und Knittelfeld erliegenden zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Altmaterialien werden gegen Vorausbezahlung des entfallenden Kaufschillinges abgegeben.

Das Bedingnissheft, sowie das Detailverzeichniss liegen bei der Hauptcassa der K. K. Betriebsverwaltung in Wien, I. Renngasse 5, zur Einsicht und Behebung auf und werden gegen Vergütung der Selbstkosten daselbst verabfolgt.

Die Offerten sind vorschriftsmässig gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien" versehen, bis längstens 6. Juni 1882, um 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung in Wien, I. Renngasse 5, zu überreichen und ist gleichzeitig ein Vadium von 10 pCt. der angebotenen Kaufsumme bei der Hauptcassa hierselbst zu erlegen.

Den Offerten ist das unterfertigte Bedingnissheft, und Detailverzeichniss beizuschliessen und sind im letzteren die Rubriken für Quantum und Preis bei jenen Materialien auszufüllen, auf welche der Kauflustige offerirt.

Das Angebot ist nur franco Lagerplatz und nur auf die im Detailverzeichnisse angegebenen Quantitäten zu stellen, wobei bemerkt wird, dass eine weitere Ausscheidung der Materialien in keinem Falle gestattet wird.

Die Erledigung der Offerte erfolgt innerhalb 30 Tagen nach dem Einreichungs-Schlusstermine, und ist dann der Kaufschilling für das zuerkannte Material binnen längstens 8 Tagen zu erlegen.

Die K. K. Betriebsverwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor und wird jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt gelassen. Wien, im Mai 1882. Der K. K. Betriebsverwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (213)

Die Lieferung verschiedener für die Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Ersatzstücke, als:

1. 760 000 kg Walzeisen;
2. Blech- und Fassnieten, Schliessen, Schlüsselschrauben, Beisszangen, Packwagenschlösser und Sackkarren;
3. Hammerstiele, hölzerne Rechen und Hefte, Schmirgelpapier;
4. Bürstenbinderwaaren;
5. Webwaaren;
6. Docht, Garn, Oelkissen, Pappe, Filze und Wergstricke, sowie
7. Gummiwaaren

soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise können bei unterzeichneter Verwaltung eingesehen, auch von dort unter genauer Angabe der Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweisung gewünscht wird, gegen Entrichtung von 20 ₰ für jede einzelne Nummer der obenangeführten Abtheilungen bezogen werden.

Lieferungsanerbieten sind nebst den anerkannten Lieferungsbedingungen bis zum 13. Juni ds. Js., Vormittags 9 Uhr, an unterzeichnete Verwaltung portofrei abzugeben und erfolgt die Eröffnung der Angebote an demselben Tage, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber im Conferenzzimmer des Personenbahnhofs Chemnitz. Chemnitz, den 26. Mai 1882. Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. (214 J)

PRIVAT-ANZEIGEN.

General-Versammlungen (Forts.).

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die Actionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf

Montag, den 26. Juni d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe anberaumten neunten ordentlichen Generalversammlung hierdurch ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Berichterstattung des Verwaltungsraths über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Rechnungsabschlusses für dieses Jahr.
2. Berichterstattung der Revisoren über die Prüfung des Rechnungsabschlusses.
3. Wahl eines neuen Mitgliedes des Verwaltungsraths an Stelle des ausscheidenden Mitgliedes.
4. Wahl der Revisoren zur Prüfung und Dechargirung der Bilanz von 1882.
5. Beschlussfassung über die von Inhabern der Stamm-Prioritätsactien gemachte Proposition, dass aus dem Reinertrage des Unternehmens zunächst die Dividendenscheine der Stamm-Prioritätsactien desjenigen Jahres zur Einlösung gelangen sollen, in welchem der Reinertrag erzielt worden ist — aus dem Ertrage des verflossenen Betriebsjahrs mithin der Dividendenschein für das Jahr 1881.

Die in § 29 unseres Statuts vorgesehene Deposition der Actien behufs der Legitimation der zur Versammlung Erscheinenden und der Feststellung ihres Stimmrechts erfolgt:

1. in Braunschweig bei der Braunschweigischen Bank,
2. in Hannover bei dem Bankhause Ephraim Meyer & Sohn,
3. in Köln,
   a) bei d. Schaffhausenschen Bankvereine,
   b) bei dem Bankkause J. L. Eltzbacher & Co.

und zwar spätestens am dritten Kalendertage vor der Versammlung.

Braunschweig, 22. Mai 1882. Der Verwaltungsrath der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. (203)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 42. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Juni 1882.

Inhalt: Die militärische Leistungsfähigkeit der Bosnabahn. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Von dem Gotthardfest. — Italien. — Die Eisenbahnen von Schweden, Norwegen und Dänemark. — Riga-Dünaburger Eisenbahn. — Haftpflicht. — Heppe's Leinenheber. — Miscellen. — Oesterreichisch-Ungarische Betriebs-Ergebnisse pro April 1882. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarifbekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Verkehrs-Störungen. 4. General-Versammlungen. 5. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die militärische Leistungsfähigkeit der Bosnabahn.

Den über diese 76 cm Schmalspurbahn in No. 40 dieses Blattes enthaltenen Angaben sind wir in der Lage, nachstehende präcisere Daten über den neuen, aus Anlass des Weiterbaues von Zenica nach Sarajevo angeschafften Fahrpark folgen zu lassen.

Auf der Thalstrecke mit 7 pro Mille Maximalsteigung ziehen die Zwillingsmaschinen 195 t, auf der Gebirgsstrecke mit 14 pro Mille Steigung 120 t Brutto.

Die gedeckten Lastwagen mit Bremse wiegen 3,3 t und fassen 18 Soldaten; jene ohne Bremse wiegen 3,1 t und fassen 20 Mann. Nehmen wir der Einfachheit wegen an, dass der Zug eine gleich grosse Zahl von Wagen mit und von solchen ohne Bremse enthalte, obwohl durch diese Annahme das todte Gewicht übertrieben wird, so ergiebt sich für die gedeckten Wagen ein Durchschnitt von 3,2 t und 19 Mann.

Die offenen Lastwagen mit Bremse wiegen 2,6 t und laden 23 Mann, jene ohne Bremse 2,4 t und 24 Mann, also durchschnittlich 2,5 t und 23½ Mann.

Hiernach ergiebt sich für Militärzüge die Möglichkeit nachstehender Zusammensetzung:

Zusammensetzung der Militärzüge	Gewicht einzeln kg	Gewicht zusammen kg	Zahl der Personen
A. Thalstrecke.			
a) Mannschaft in gedeckten Wagen:			
1 Packwagen (leer)	3 600	—	—
Gepäck	3 000	—	—
1 Personenwagen II. Classe für die Offiziere	2 700	—	12
1 Personenwagen III. Classe für die Unteroffiziere	1 900	—	18
Zusammen	—	11 200	30
35 gedeckte Lastwagen mit je 19 Mann	3 200	112 000	665
Hierzu 695 Personen	75	52 125	—
Zusammen	—	175 325	695
b) Mannschaft in offenen Wagen:			
3 Pack- u. Personenwagen (wie oben)	—	11 200	30
38 offene Lastwagen mit je 23½ Mann	2 500	95 000	893
Hierzu 923 Personen	75	69 225	—
Zusammen	—	175 425	923
B. Bergstrecke.			
a) Mannschaft in gedeckten Wagen:			
3 Pack- u. Personenwagen (wie oben)	—	11 200	30
20 gedeckte Lastwagen mit je 19 Mann	3 200	64 000	380
Hierzu 410 Personen	75	30 750	—
Zusammen	—	105 950	410
b) Mannschaft in offenen Wagen:			
3 Pack- u. Personenwagen (wie oben)	—	11 200	30
22 offene Lastwagen	2 500	55 000	517
Hierzu 547 Personen	75	41 025	—
Zusammen	—	107 225	547

Ohne die Zugbelastungsgrenzen zu erreichen, können also in der Thalstrecke in einem Zuge rund 700 bis 900 Mann befördert werden, je nachdem man gedeckte oder offene Wagen verwendet. In der Bergstrecke reduciren sich diese Ziffern auf 400, beziehungsweise 550 Mann. Da es keinem Anstand unterliegen kann täglich 10 Züge in jeder Richtung einzuleiten, so ergiebt sich eine tägliche Leistungsfähigkeit vom zehnfachen Betrage der vorstehenden Ziffern, also 4 000 bis 5 500 Mann für die Bergstrecke, 7 bis 9 000 Mann für die Thalstrecke.

Weniger günstig gestaltet sich der Pferdetransport. Es entfallen 2 Pferde auf den Wagen, also nur 70—80 auf den Zug in der Thalstrecke, 40—50 in der Bergstrecke. Allein in Bosnien und der Herzegowina kommt ja Kavallerie und Feldartillerie überhaupt nur in sehr beschränktem Masse in Verwendung.

Die vorstehenden Resultate übertreffen alle Erwartung und machen es erklärlich, dass sich auch die militärischen Kreise mehr und mehr mit dem Schmalspursystem aussöhnen — selbstverständlich nicht im Allgemeinen, sondern nur für den speciellen Fall der Gebirgsländer Bosnien-Herzegowina, wo nie ein grosser Krieg auszufechten sein wird. Nicht nur wird es stille von der Eventualität des normalspurigen Umbaues der bestehenden Bosnabahn, sondern mehr und mehr bricht sich die Anschauung Bahn, dass das Schmalspursystem allein finanziell das Mittel an die Hand gebe, diese Länder überhaupt mit einem Schienennetze auszustatten.

Wenn wir den Civilverkehr hier ausser Betracht lassen, so geschieht es nicht weil wir demselben keine Wichtigkeit beimessen, sondern weil seine Bedürfnisse notorisch auf unabsehbare Zeiten weit hinter der Leistungsfähigkeit auch einer eingeleisigen Schmalspurbahn zurückstehen werden. W. v. N.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 29. Mai 1882. (Reichsrath-Schluss. Staatsbahn-Interpellation. Der Zolltarif. Elisabethbahn: Ergebniss. Schleppbahnen. Pest-Theresiopel. 7 Generalversammlungen. Börsennotiz.)

In der gestern geschlossenen Session des Oesterreichischen Reichsrathes kamen folgende das Bahnwesen ganz oder theilweise berührende Angelegenheiten vor: Der bereits am 1. Juni d. J. in Wirksamkeit tretende Zolltarif, das Gesetz über Abänderung der Strafbestimmungen beim Viehseuchen-Gesetz und die Vorlage betreffend die Kremsthalbahn, wurden von beiden Häusern angenommen; die Gesetzvorlagen über die Böhmisch-Mährische Transversalbahn, über die Abzweigungen der Galizischen Transversalbahn, über den zeitweiligen Privilegienschutz der auf der Elektricitäts-Ausstellung zu exponirenden Objecte, über die Regelung des Rechtes bezüglich erdwachs-

haltiger Mineralien und der Antrag wegen Einbringung eines Gesetzvorschlages über die Beschränkung der Besteuerung von zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Anstalten blieben unerledigt.

Das Uebereinkommen der Oesterreichischen Staatsbahn mit Ungarn war auch Gegenstand einer unbeantwortet gebliebenen Interpellation im Reichsrathe. Dasselbe schädige die Oesterreichischen Interessen; die Tarife werden auf den Ungarischen Linien zu Gunsten des Ungarischen Verkehrs so herabgesetzt werden, dass die Oesterreichische Finanzverwaltung für die auf Ungarische Linien garantirten Zinsen wird aufkommen müssen; die Regelung der Tarife auf der Linie Wien-Bruck-Pest sei ein Eingriff in das Oesterreichische Tarif-Bestimmungsrecht; wolle Ungarn auch die gemeinsamen Bahnen ganz autonom verwalten, so müsse die Trennung nicht nur administrativ, sondern auch finanziell und örtlich durchgeführt werden. — Der Interpellant ist offenbar den Bahnangelegenheiten ganz fremd; solche Bedenken lassen sich leicht als ungegründet erweisen. Andererseits verlautet, dass die Oesterreichische Regierung eine dem Uebereinkommen entsprechende Einflussnahme auf die Verwaltung und die Tarifbestimmung der Oesterreichischen Staatsbahn-Linien sich ausbedingt; da hätte Ungarn auch Oesterreich zu Dank gearbeitet.

Der Zolltarif des Oesterreichisch-Ungarischen Zollgebietes berührt, wie natürlich, in allen seinen Tarifclassen den Transport, in den meisten aber auch die für den Bau und die Einrichtung der Eisenbahnen erforderlichen Gegenstände. Es kann diesbezüglich nur bei den anlässlich internationaler Abmachungen vereinbarten Eisenbahnverbindungen die zollfreie Einfuhr von Materialien, Geräthschaften, Betriebsmitteln, Uebersiedelungseffecten und Dienstutensilien für die Anlage von gemeinsamen Grenz- und Betriebswechsel-Stationen zugesichert werden.

Das finanzielle Ergebniss des Staatsbetriebes der Elisabethbahn im Jahre 1881 stellt sich nach einem den Blättern zugekommenen Communiqué so günstig, dass der Staat, falls das concessionsmässige Garantieverhältniss in diesem Jahre fortbestanden hätte, einen um 422 037,76 fl. höheren Zuschuss hätte leisten müssen. Wird andererseits berücksichtigt, dass der Staat beim Fortbestande der Garantie an Steuern um 341 747 fl. mehr eingenommen haben würde, so ergiebt sich der aus der Einführung des Staatsbetriebes für die Staatsfinanzen erzielte reine Gewinn mit 180 290,76 kr. Die vor nunmehr gerade einem Jahre bei der parlamentarischen Behandlung des Verstaatlichungsübereinkommens so lebhaft bestrittene Ansicht der Regierung, dass das Uebereinkommen gerade in finanzieller Hinsicht ein für den Staat vortheilhaftes sei, hat demnach schon durch die Ergebnisse des ersten sowohl bezüglich der Einnahmen als der Ausgaben durchaus nicht günstigen Jahres eine glänzende Rechtfertigung erfahren. Hierzu kommt noch, dass die finanzielle Gebahrung des in Staatsbetrieb übernommenen Bahnunternehmens, Dank dessen hierdurch dem Staate zugeflossenen eigenen Beständen, zum Theil mit diesen letzteren selbst bestritten werden konnte, so dass die Staatsfinanzen nicht den vollen rechnungsmässigen Zuschuss von 3 315 156,60 fl., sondern nur einen um 312 406 fl. geringeren Betrag an die Casse der Kaiserin Elisabethbahn abzuführen hatten, wodurch sich die Minderbelastung des Staatsschatzes gegenüber der Garantie auf 492 696,76 fl. erhöht. Auch die sämmtlichen ausserordentlichen (Capitals-) Auslagen, die Erweiterungsbauten, Fahrbetriebsmittelanschaffungen etc. mit zusammen 547 704,27 fl. wurden aus den eigenen Baarbeständen des Bahnunternehmens gedeckt.

Ende 1881 bestanden in Oesterreich-Ungarn 673 Schleppbahnen mit einer Gesammtlänge von 608,407 km. Die Zahl dieser für unsere Grossindustrien so wichtigen Bahnen hat sich gegen das Vorjahr um 37 einzelne Strecken mit zusammen 38,847 km vermehrt. Von der Gesammtzahl der im Betriebe befindlichen Schleppbahnen sind 638 mit 552 km Länge normalspurig, 35 mit 56 km Länge schmalspurig; hiervon werden 446 Schleppbahnen mit Dampf und 227 mit animalischer Kraft betrieben. Die grösste Anzahl von Schleppbahnen, welche sich auf 42 Bahngesellschaften vertheilen, entfällt auf die Nordbahn, und zwar stehen mit derselben 87 Schleppbahnen von zusammen 96 km in Verbindung. Hieran reihen sich die Aussig-Teplitzer Bahn mit 74 Schleppbahnen, deren Länge 63 km beträgt, die Buschtěhrader Bahn mit 65 Schleppbahnen in der Länge von 82 km, die Oesterreichische Staatsbahn mit 60 Schleppbahnen von zusammen 36,5 km etc.

Die Strecke Pest-Theresiopel der Pest-Semliner Bahn sammt der Flügelbahn Kiskörös-Kalocsa wird im October 1882 dem Betriebe übergeben werden, die Fortsetzung bis Neusatz im Mai oder Juni 1883, die Donaubrücke zwischen Neusatz und Peterwardein sammt der Fortsetzung bis Semlin und der Flügelbahn nach Mitrowitza im Herbst 1883, die Savebrücke zwischen Semlin und Belgrad erst im Jahre 1884, weil der Bau der Serbischen Bahnen noch nicht begonnen, diese aber eine zweijährige Bauzeit brauchen.

Die Rudolfbahn hielt am 22. d. Mts. die 15. Generalversammlung ab. Das Absolutorium wurde mit allen gegen 2 Stimmen ertheilt. Der Vorsitzende gab Namens des Verwaltungsrathes die Zusicherung, dass dieser bei den bevorstehenden Verstaatlichungsverhandlungen die Interessen der Actionäre kräftigst zu wahren bemüht sein werde.

Die Arad-Temesvarer Bahn hielt am 23. d. Mts. ihre Generalversammlung ab. Es betrugen im Jahre 1881 die Einnahmen 253 051,75 fl. (gegen 246 007,10 fl. im Jahre 1880); die Ausgaben 166 832,63 fl. (gegen 192 339,62 fl. im Jahre 1880). Vom Staate wird ein Garantievorschuss von 202 721,17 fl. (weniger als im Vorjahre) in Anspruch genommen. In Folge eines Fehlers im Texte der Actien und im Amortisationsplane wurde beschlossen, dass im Jahre 1882 ausser der 12. ordentlichen Verloosung noch die 13. und 14. Amortisationsquote verloost und die hierfür nöthigen 13 200 fl. dem Baufonds entnommen werden. Der Text wird in den s. Z. hinauszugebenden Genussscheinen richtig gestellt werden.

Die 19. Generalversammlung der Buschtěhrader Bahn hat am 15. d. Mts. beschlossen, vom Reingewinne der lit. A-Strecke pro 899 111 fl. zur 5procentigen Actienverzinsung 481 151 fl. zu verwenden, 27 000 fl. als Tantième dem Verwaltungsrathe zu bewilligen. Vom Restbetrage pro 390 660 fl. werden dem Erneuerungsfonds lit. A. 150 000 fl., dem Pensionsfonds 10 000 fl. zugewendet. Mit Zuziehung des 1880er Vortrages pro 17 075 fl. verbleibt eine Summe von 247 735 fl., von welcher je 2 pCt. für die lit. A-Actionäre, sowie die Genussscheininhaber, das ist für 18 341 Actien und 659 Genussscheine, 199 500 fl. entfallen; 48 235 fl. wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Jede lit. A-Actie erhält sohin 36,75 fl., jeder Genussschein 10,50 fl. vom 1. Juli ab. Ferner wurde beschlossen, für die Erwerbung der Kaiserlichen Kohlenbergwerke von 6 100 000 fl., worauf schon 2 800 000 fl. gezahlt sind und der Rest Ende d. Js. zu begleichen ist, sowie event. zur Einziehung der vierten Prioritätenemission eine neue Prioritätsanleihe in der dem Verwaltungsrath erforderlich scheinenden Höhe aufzunehmen.

Die 14. Generalversammlung der Alföldbahn vom 22. d. Mts. constatirte folgende Betriebsergebnisse des Jahres 1881: Einnahmen 2 043 747,26 fl. (+ 101 566,83 fl. gegen 1880); Ausgaben 1 453 326,60 fl. (— 34 280,77 fl. gegen 1880); der Betriebscoëffizient sank von 76,5 pCt. auf 71,11 pCt. und auf 65,7 pCt., wenn von den sich nicht mehr wiederholenden Auslagen, wie den Sicherungsarbeiten bei der Theiss und Körös etc. abgesehen wird. Die Generalversammlung beschloss auch, dass die Actionäre auch den Couponstempel von 7 kr. pro Obligation selbst zu tragen haben, nachdem den Prioritären der abzugfreie Zinsengenuss zugesichert wurde; nach einer von der Versammlung genehmigten Berechnung wird der am 1. Juli d. J. fällige Actiencoupon mit 21,2 kr. Abzug eingelöst. Der s. Z. mitgetheilte Protest des Verwaltungsrathes gegen das Sequestrationsgesetz soll einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Berathung und Beschlussfassung vorgelegt werden.

In der 9. Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn vom 26. d. Mts. wurde constatirt, dass die Bruttoeinnahmen 2 532 728 fl. (+ 135 727 fl. gegen 1880) und die Ausgaben 2 058 398 fl. (— 97 036 fl.) betrugen. Der Betriebsüberschuss des Jahres 1881 beläuft sich auf 592 852 fl. (+ 234 050 fl.). Die Garantie des Ungarischen Staates wird für das Jahr 1881 mit 2 588 401 fl. (— 216 774 fl.) in Anspruch genommen werden. Die schwebende Schuld der Gesellschaft, welche sich auf 983 277 fl. beläuft, gedenkt die Verwaltung bald zu stabilisiren oder zu convertiren. Die Hauptpost von 685 729 fl., Forderung der Unionbank in Wien, läuft im Jahre 1884 ab, wo sie allenfalls rückerstattet wird; 80 000 fl. werden dem Pensionsfonds bereits in den nächsten Tagen zurückgezahlt. Ein Antrag des Verwaltungsrathes wurde angenommen, welcher den Zweck hat, der Nordostbahn den Betrieb der concessionirten Linie Neusohl-Szathmar zu sichern. Die Beitragsleistung der Gesellschaft beschränkt sich auf die Einräumung der Mitbenutzung der bereits vorhandenen Amts-, Magazins- und Zugsförderungslocalitäten und Einrichtungen, die Ueberlassung eines Geleises und die Ermässigungen, welche die Nordostbahn bei den Transporten der zum Bau dieser Bahn erforderlichen Materialien gewähren wird. Die Gegenleistung besteht in Actien Lit. B. der neuen Gesellschaft. Die Anlage der Localbahn wird sich auf circa 7—800 000 fl. belaufen, die Arbeiten werden demnächst in Angriff genommen und wird die Bahn im nächsten Jahre fertiggestellt.

Die 30. Generalversammlung der Südbahn fand am 26. d. M. statt. Dem Geschäftsbericht pro 1881 sind folgende Daten zu entnehmen. Die Gesammtsumme des für das ganze Netz investirten Capitals betrug 620 854 031 fl., hierauf wurde realisirt 618 384 528 fl., der unbedeckte Rest von 12 469 528 fl. wird ebenso wie das Erforderniss für Bauten und Herstellungen pro 1882 von 1 940 000 fl. durch die Reserven und Betriebssaldi gedeckt. Wegen der Rate des Kaufschillingsrestes für die Linie Wien-Triest von 1 000 000 fl. klagt die Staatsverwaltung beim Wiener Handelsgericht; die Südbahn wendet bekanntlich meritorisch den Abrechnungsmodus bezüglich der Einkommensteuer und formell die bedungene Austragung aller Streitigkeiten durch Schiedsrichter ein. Die Abrechnungen mit der Italienischen Regierung sind durch deren Zahlung von

6 500 000 Lire vollkommen geordnet. Die Einnahmen betrugen 36 893 673 fl. (35 843 110 fl. in 1880), die Ausgaben 14 026 612 fl. (13 951 619 fl. in 1880), somit der Betriebsüberschuss 22 867 060 fl. und der Coëffizient 38,02 pCt. Vom Reingewinn von 2 023 811 fl. wird eine Dividende von 4 Frcs. für jeden 2. Actiencoupon des Jahres 1881 (No. 46) unter Einziehung der nicht eingelösten Coupons No. 32 bis incl. 45 bezahlt und der Rest der nun 5 373 185 fl. betragenden Reserve zugewendet. Die Verwaltung hofft nun jährlich Dividenden vertheilen zu können. Der Bericht geht auf die Concurrenzrouten und Tarifcartelle über. Es werden bald die zwei Verbindungen Pest-Fünfkirchen und Sissek-Karlstadt nach Fiume fertig, die Theilung des Verkehres dahin wurde wenigstens erzielt. Die energischen Bemühungen bei den Regierungen zur Hebung der Seehäfen von Triest und Fiume kommen der Südbahn zu Gute. Die Gotthardroute bedroht sie nun zwar mit ihrer Concurrenz. Die Zähigkeit, mit welcher der Handelsverkehr altgewohnte Wege festhält, die Sicherheit des Verkehres über den Brenner, welcher während des nahezu 15jährigen Bestandes der Bahn kaum eine Unterbrechung erlitten hatte, und der Umstand, dass die Lebensmittel-Transporte aus Italien, welche die Südbahn erst geschaffen hat, ihr schwer zu entwinden sein dürften, waren aber ebenso viele Momente, welche der Concurrenz gegen sie Schwierigkeiten boten. Da die an dem Verkehre über die Gotthardroute betheiligten Bahnverwaltungen dies anerkennen mussten, so gelang es, ein Uebereinkommen zwischen den an den zwei Concurrenzrouten betheiligten Verwaltungen zu Stande zu bringen, durch welches ein entsprechender Theil des bedrohten Verkehres der Brennerroute erhalten wurde. Die Beschlussfassung über den Punkt der Tagesordnung: „Die Bewerbung um die Concession von Flügelbahnen“ wurde einer für den 1. Juli d. J. einzuberufenden Generalversammlung vorbehalten.

Die Ungarische Westbahn hielt am 27. d. M. ihre 9. Generalversammlung. Pro 1881 betrugen die Einnahmen 1 626 843,36 fl., die Ausgaben 1 410 353,4 fl. (mit der Rate von 80 000 fl. für die Eisenbrücke in Graz), daher Reineinnahme 296 490,32 fl. Die Umwandlung der Holzbrücken in Eisen-Construction ist auf der Oesterreichischen Linie vollendet und wird auf der Ungarischen fortgesetzt. Nachdem der Ausbau der Ofen-Wiener Linie der Ungarischen Staatsbahnen concessionirt wurde, überliess die Verwaltung die hierfür angefertigten Pläne und Kostenrechnungen der Regierung gegen Vergütung der Auslagen.

Die Börsenwoche war nur für Nordbahn (2685), welche von einer mächtigen Hand poussirt werden, und Carl-Ludwig (316,50), welche von Berlin aus haussiren, günstig gestimmt. Die übrigen Bahneffecten waren trotz der mitunter vorzüglichen Einnahmsausweise ziemlich vernachlässigt. Eine Hebung ihres Courses ist doch selbst in der bevorstehenden todten Saison zu erwarten, sobald die Verstaatlichungsaction entschieden auftritt, wozu beide Regierungen jetzt Zeit gewinnen.

Von dem Gotthardfest.

Die Feier der Eröffnung der Gotthardbahn ist in programmmässiger Weise am 21., 22. und 23. Mai erfolgt. Dem allgemeinen Verkehr wird dieselbe am 1. Juni übergeben. Indem wir uns vorbehalten, einen Originalbericht folgen zu lassen, entnehmen wir über die eigentliche Festfahrt am 23. dem Specialbericht der „Nat.-Z.“ Folgendes:

Die Gotthardlinie ist im „grossen“ Style gehalten. Von Fluelen aus zieht die Bahn unbesorgt über ihre Aufgabe ruhig in dem zuerst freundlich gebreiteten Thale einher, keinerlei Veranstaltung ist gemacht, um sich allmälig auf die Berghöhe hinauf — ich möchte sagen zu schleichen. Erst kurz vor Amsteg macht die Bahn einen ersten Anlauf: eine Aufschüttung, die ihre Linie in gleiche Höhe mit der Reuss schliesslich bringt, führt sie unmittelbar bis vor den Bergwall am Pfaffensprung, der sich scheinbar unersteiglich vor ihr aufthürmt; und dann, wie der Soldat, der zum Sturme schreitet, besiegt sie in gross und geistreich gedachten Windungen und Schleifen mit wenigen kühnen Zügen die Barriere. Das Charakteristische des Terrains ist, dass keine Seitenthäler vorhanden sind, in welche die Bahn einbiegen kann, um sich ihre Curven zu bilden; sie muss sich in die Felsen einbohren und in diesen die Verlängerungen der Linie suchen, die in einem Falle eine Strecke z. B. von 6 000 m Länge der Thalsohle auf 14 000 m Bahnlänge bringen. Und so finden wir uns von Schwung zu Schwung in überraschender Schnelle vor dem Tunnel. Die Geschichte dieses Tunnels ist die eines Schlachtfeldes. Der Passagier, der heute durchfliegt, schliesst die Scheiben und lässt den Rauch sich seinen Ausweg suchen, wie er will; höchstens bemerkt er, dass die Luft nach und nach etwas wärmer, drückender, raucherfüllter wird — aber auch für den, der auf den Perron des Wagens sich riskirt, ist der kurze Weg keineswegs besonders angreifend, wenn man von den Rauchwolken absieht, die ihn umgeben. Mit höllischem Brausen und Stampfen tobt der Zug durch die tiefe Nacht, die sich rings um ihn ausbreitet; man kann sich auf solcher Stelle selbst in einem Festzug so unmittelbar den elementaren Mächten gegenüber fühlen, wie wenn man einsam auf stürmischer See triebe. Doch das sind Spiele, die der müssige Geist sich gestatten kann. Die Arbeiter, die mit ihrer Lebenskraft diesen Felsenweg erstritten, fanden sich der furchtbaren Realität der Vereinigung von Allem gegenüber, was den Menschen aufzureiben vermochte. Kälte und Hitze, unerträglicher Dunst, Dinge, wie sie in der Dante'schen Hölle sich wieder vereinigt finden, arbeiteten in grausamer Gemeinschaft. Halb gleichgültig saust jetzt über dieses Schlachtfeld der Festzug hin. Es ist beinahe eine Beruhigung, dass sie nicht führerlos verstorben ist, die grosse Schaar der Namenlosen, dass der Leiter des Tunnelbaues, Herr Favre selbst den Mühen und Anstrengungen zum Opfer fiel und dem Zug zum Orkus Namen und Gedächtniss sichert.

Aehnlich wie die Linie sich emporgeschwungen hat, weiss sie wieder mit den schon auf der anderen Seite erprobten Künsten den Thalboden des Tessin zu gewinnen, erleichternd tritt hier ein Seitenthal ein, das in geistreicher Weise in die Combination hineingezogen ist, erschwerend wirken dagegen hier die ruckweisen Senkungen des Terrains. Mögen die Techniker für das, was ich in dieser Beschreibung gesündigt, Gnade für Recht ergehen lassen. — Ich wende mich von dem Werk zurück zu dem Festzug, der es befährt, und ich kann dem Leser nicht ersparen, den Schritt vom Erhabenen wenn nicht zum Lächerlichen, doch zum Tragikomischen dabei zu machen. Es handelt sich um Dinge, die vielleicht schon in Berlin in aller Munde sind, sicher hineinkommen werden und die der Berichterstatter, mochte er es wollen oder nicht, seinem Publikum vorzuenthalten kein Recht hat.

Auch ein internationales Fest ist ein Kunstwerk und das Gotthardtfest war wahrscheinlich von Anfang an auf ein solches angelegt und vorbereitet. In der Idee des Festes liegt ja von selbst etwas Einziges, Grossartiges; aus dem Gebiete von der Südspitze Italiens bis zum Strande der nordischen Seen, die erlesensten Persönlichkeiten zu einem völkerverbindenden Feste zu vereinigen, ist an sich schon eine That. Durch diesen schönen Plan wurden jedoch sehr empfindliche Striche gezogen. Vor Allem durch das blinde thörichte Zudrängen von Unberufenen, von solchen, die nur eine Gelegenheit zu einem Festbummel sich verschaffen wollten. Auf eine kleinere Zahl beschränkt, hätte das Fest ein vollkommenes werden können, der gute Wille, die Freundlichkeit, die Grossartigkeit der Gastfreundschaft der Schweizer Gastgeber verdienen die höchste Anerkennung. Aber sie wussten den Andrang der Unberufenen nicht zu bändigen, die Masse wuchs ihnen dann über den Kopf und schliesslich entschlüpften ihnen die Zügel, um das Ganze zu leiten, ja nur noch zu übersehen. Nach Deutschland waren 113 Einladungen ergangen, von denen nicht durchgängig Gebrauch gemacht wurde. Italien hatte sich schliesslich 220 schriftliche Einladungen ertrotzt; der Zug allein jedoch, der mich nach Luzern brachte, führte, wie ich aus den Zeitungen ersehe, nahe an 400 Festgäste nach Luzern, was auch mit meiner Schätzung übereinstimmt. Die offizielle Schweizer Liste führt 308 Personen auf, es scheint mir, als wäre auch diese Zahl überschritten worden. Wie es nun bei solchen Gelegenheiten geht, so war mit Ausnahme weniger Personen die Menge der Eingeladenen genöthigt, sich selbst zu helfen; dabei kamen die Unberufensten und Kecksten am besten weg und diejenigen, welchen das Gefühl ihrer Würde Zurückhaltung auferlegte, wurden in die schiefsten und unerquicklichsten Positionen gedrängt. Der repräsentirende Italienische Minister Herr Baccarini z. B. fand sich in Luzern in den 3. oder 4. Stock eines Hotels einquartiert.

Wir Deutsche hatten unsere Augen vor Allem auf die Vertretung des Reichstages, namentlich auf dessen Vorstand gerichtet. Die Deutsche Presse, die wieder einmal das wahre Stiefkind der ganzen Veranstaltung war, hätte ihre kleinen Leiden mit gewohnter Geduld leicht vergessen, wenn wir die Repräsentation des Deutschen Volkes in der Stellung gesehen hätten, die ihr zukommt. Das war nun leider nicht der Fall. Schon beim Bankett im Schweizerhof musste es verstimmen, wenn man den Präsidenten des Italienischen Senates den Ehrenplatz neben dem Bundespräsidenten einnehmen sah, den Präsidenten des Deutschen Reichstages aber weit von demselben abgerückt, nach Erschöpfung der Liste ich glaube aller bundesräthlichen Excellenzen, dem Ende der Tafel näher als der Mitte. Nun gar der Festzug! Den Reichstagsmitgliedern war mitgetheilt worden, dass von den drei Festzügen, wie selbstverständlich, im ersten für sie die Plätze bestimmt seien. Als aber die Mitglieder unseres Parlaments in dem Zuge Platz nehmen wollten, fanden sie ihn schon besetzt, einzelne mussten die bereits eingenommenen Plätze vor angeblich früher Berechtigten verlassen. Als der erste Zug mit den Würdenträgern der drei Staaten sich schon in Bewegung setzen wollte, sahen wir unsere Vertreter noch theilweise mühsam und mit dem Koffer in der Hand sich Plätze im dritten Zuge aufsuchen, in welchem der Präsident schliesslich ein Coupée angewiesen erhielt. Als der dritte Zug in strömendem Regen in Göschenen zum Frühstück ankam, bot die Halle das Schauspiel von Tischen dar, an denen bereits zwei hungrige Heerschaaren gefrühstückt hatten und auf denen für den dritten Zug nur noch Brosamen übrig geblieben waren, die sich mühselig erobern konnte, wer Lust hatte. Niemand war da, um sich um den Vorstand des Reichstages zu

kümmern. In Lugano beim Eintreffen zum Mittagessen ging es ähnlich oder noch schlimmer; denn die ganze Festschaar war hier noch an der Tafel, als wir mit dem dritten Zuge eintrafen; dazu regnete es was vom Himmel konnte mit Blitz und Donner — wiederum war der Vorstand des Reichstages sich selbst und einer durcheinander drängenden Menge überlassen. Da riss denn endlich, wie mir berichtet wird, die probefeste Deutsche Geduld, es kam zu einer Art von Scene. Es soll davon gesprochen worden sein augenblicklich zurückzureisen; doch kam es nicht zu solchem extremen Entschlusse, die Schweizer Autoritäten, der Bundespräsident an der Spitze, thaten Alles was gute und aufrichtig gemeinte Worte vermögen, um eine gründlich verfahrene Sache zu ordnen und soweit ist denn Alles in das Gleiche gebracht worden.

Ich referire die Thatsachen, das Urtheil mag sich jeder selbst bilden.

Doch ich verlasse dies unangenehme und jedenfalls undankbare Thema und wende mich noch einmal nach Lugano zurück, wo inzwischen ein treffliches Diner auch für die zuletzt Gekommenen nach einigem Warten servirt wurde und auch der Redestrom entfesselt worden war.

Auf Crispi, welcher auf Lugano toastete, folgte unser Staatssecretär v. Bötticher, welcher mit herzlichen Worten den Schweizern für die Aufnahme dankte, die den Deutschen geworden sei, er hob deren Verdienste um internationale Angelegenheiten hervor, die Genfer Convention, den Weltpost-Verein, dem die Schweiz als Sitz dient, endlich das Gotthardwerk.

Das Interesse an der Gotthardstrasse ist bis Faido in der Bevölkerung ein sehr geringes, ja man scheint mehr davon zu fürchten als zu hoffen. Von dort bis nach Mailand begleitete auch unseren letzten der Züge von Station zu Station wachsende Theilnahme der Bevölkerung, wir sahen Alles, was schon bei der vorigen Fahrt sich gezeigt hatte, in sehr verstärktem Verhältniss, Blumen vertheilende Mädchen, Fahnen tragende Vereine, Musik, Carabinieri, Soldaten, Evviva, Evviva — so tönte es in die Wagen hinein und heraus — an Fraternisiren mit der Bevölkerung haben wir es nicht fehlen lassen — überall spielte man unsere Königshymne, rief: Evviva la Germania, wir liessen die Schweiz, Italien, die betreffende Station leben und trafen programmmässig in Mailand ein. Am Abend empfing der Bürgermeister der Stadt die Festgäste, soviel über die Schwierigkeiten der ersten Installirung schon hinweggekommen waren. Am 24. empfing Prinz Amadeo im Königlichen Schloss die „Spitzen“ der Festgesellschaft bei einem Frühstück, während auch die Deutsche und Schweizercolonie ein Frühstück arrangirt hatte; andere Schaaren von Festgästen strömten nach den Sehenswürdigkeiten der Stadt. Um sechs Uhr fand das Bankett statt, welches Mailand seinen Gästen gab.

Unter den Toasten im Schloss fand die Ansprache unseres Gesandten in Rom, des Herrn v. Keudell, bei den Italienern enthusiastische Aufnahme. Dass unser Kaiser es zu seinen liebsten Erinnerungen zähle, wie er in Mailand den König Victor Emanuel begrüsst hätte, gefiel den Mailändern besonders gut. Uns Deutschen gefiel das Massvolle und Gehaltene bei aller Freundlichkeit, ja Herzlichkeit; auf das Wohl der gastfreundlichen Stadt leerten wir gern unsere Gläser, während die nüchternen Italiener sich mit Händeklatschen begnügten.

Staatssecretär v. Bötticher gedachte in seinem Toaste des Zuges, der die Deutsche Jugend über die Alpen treibt nach dem gelobten Land der Schönheit, Italia, der Parallele zwischen beiden Völkern, ihren Dynastien und Staatsmännern. Auch dieser Worte erfreuten wir uns wie recht und billig, wenn die Italiener sie auch nicht verstanden, da sie in Deutscher Sprache vorgetragen wurden.

Nach manchen anderen Toasten und vielen freundlichen Worten für die Deutschen nahte das Mahl seinem Ende und die Gäste begannen sich zu verlieren; zum Anschauen der Illumination des Domes und des Domplatzes waren in der Versammlung Einladungen zur Benutzung der Fenster des Königlichen Schlosses vertheilt worden. Derjenige, der diesem Flammenmeer gegenüberstand, musste überwältigt werden. In der Front des Gebäudes stritt die Beleuchtung des Domplatzes durch 26 000 grössere und 27 000 kleinere Flammen mit dem Effect der bengalischen Flammen; das rothgelbe Gaslicht flimmerte, zitterte, floss aus den zahlreichen Röhrchen, vereinigte sich und trennte sich wieder — wie ein ruhig fliessender Strom zog die bengalische Flamme über die steinernen Wände hin. Das Kommen und Verschwinden der Flammen brachte in diese ungeheure Masse den Effect einer Bewegung, eines unbestimmten Schwebens, bis sich die nächtliche Dunkelheit wieder über die grauschimmernde unbestimmte Gestalt legte und die Mondsichel über dem Ganzen erschien.

Ich wandte noch einmal meine Blicke auf die reiche und kunstvolle Beleuchtung des Domplatzes, zu welcher die Architectur desselben die Motive leicht an die Hand gab; die Gasfontaine in der Mitte des Platzes war mehr glänzend als besonders glücklich in den Formen. — Dann rasch nach der Scala, wohin die Stadt ihre Gäste zu einem Concert geladen hat; da die stagione vorbei, spielt eben keine Truppe in dem berühmten Theater. Aehnlich wie bei unseren Opernbällen war die Bühne selbst zu dem Raum für das Publikum geschlagen, das Orchester hatte auf erhöhter Estrade zwischen Bühne und Saal Aufstellung; wie der Zettel besagte, bestand dasselbe aus 136 „Professoren“.

Von der Musik etwas Eingehendes zu sagen verbietet die drängende Zeit. Eine zu Ehren des Festes componirte Symphonie, deren Hauptthema die Preussische Königshymne bildete, verdient indessen schon des guten Willens wegen erwähnt zu werden. Die Arbeit der Anbohrung und Sprengung, wie der Effect eines durch den Tunnel sausenden Zuges wurde mit Hülfe eines gewaltigen Aufgebotes von Blechmusik und Trommeln zur ohrenbetäubenden Darstellung gebracht. Hier war die modernste aller Musiken, die Eisenbahnmusik, die wir so oft unter anderen Titeln und mit unermesslichen Ansprüchen an uns herantreten sehen müssen, doch wenigstens offen in ihrem Genre eingestanden und das war ein Trost.

Dass diese Galavorstellung an die Pracht unserer Opernhausbälle heranragte, kann ich nicht sagen, es war etwas Anderes, aber in seiner Art gleichfalls Unvergleichliches, das sich darbot. Der Saal der Scala zeigt eine gewisse Einförmigkeit, eine Loge gleicht der anderen, wie sie sich in fünf- oder sechsfacher Reihe über einander bauen. Aber in diesen Logen von unten bis oben ist Alles Leben, Bewegung, Glanz, Schönheit, Reichthum und Eleganz der Kleidung — erstaunt frägt man sich, wie eine Stadt von 2—300 000 Einwohnern ein solches Publikum stellen kann? Denn der Saal ist ganz enorm, er gilt als der grösste der Welt. In Berlin ein solches Publikum zu versammeln, wäre unmöglich.

Am andern Morgen, am 25., brachte mich der nach den Alpen zurückkehrende Festzug an den bereits bekannten Bahnhofsgestalten wieder vorbei, die ich jetzt als Redner, Musiker, Fahnenschwenker, Blumenspender, Evvivarufer so genau kenne wie ein Theaterhabitué!

Dem Heimgekehrten sei noch ein kurzes Nachwort gestattet. Bekannt ist die Frage jenes Geometers, als er einer Aufführung des Don Juan beigewohnt hatte: was beweist das? Die Feste in Luzern und Mailand haben mindestens thatsächlich Bedeutung, die über den Glanz einer Festaufführung weit hinausgeht. Die Feste in ihren grossartigen Zügen, in ihren kleinen Schwächen werden zurücktreten, das Gedächtniss an ein merkwürdiges Ereigniss wird bleiben. Von allen Staaten Europas, abgesehen von Oesterreich, sind uns Deutschen keine in den letzten zehn Jahren so nahe getreten als die Schweiz und Italien. Eine Menge von Vorurtheilen, die man dort gegen uns hegte, ist verschwunden, wir zählen warme und aufrichtige Freunde in diesen Ländern und deren Einfluss wird getragen von einem mächtigen Zug der öffentlichen Meinung.

Insbesondere hat das Gotthardfest, dieses Fest des Friedens und der Völkerverbrüderung, es den Italienern nahe gerückt, dass wir Wand an Wand wohnen, dass wir thatsächlich Nachbarn sind.

Den Ruhm der glänzendsten und feinsten Gastfreundschaft kann den Italienern Niemand bestreiten, der den in ihrer Art wahrhaft unvergleichlichen Festen in Mailand beigewohnt hat. Will man einen Vergleich zwischen den Festen in Luzern und Mailand ziehen, so trugen die ersteren im Rahmen der herrlichsten Natur mehr den ländlichen, die Mailänder Feste, unterstützt von allen Hülfsmitteln der Architectur, mehr den grossstädtischen Charakter. Der aufrichtigste Dank gebührt dem guten Willen, der gastfreundlichen und offenen Hand der Schweizer Festgeber, den Verwaltern jenes neuen Wunderwerkes — der Gotthardbahn.

Directe Verbindung zwischen Frankfurt a. M. und Italien via Gotthardbahn. Nach Bekanntmachung der Main-Neckarbahn (abgedruckt S. 568) treten am 1. Juni directe Eisenbahnverbindungen zwischen Frankfurt a. M. und Italien ein. Zwischen Frankfurt a. M. und Basel verkehren directe Wagen, auf welcher Strecke in den Nachtzügen Schlafwagen kursiren. Man vergleiche im Uebrigen die erwähnte Bekanntmachung.

Italien.

Oberitalienische Eisenbahnen. In den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres haben sich die Einnahmen der Oberitalienischen Eisenbahnen auf 25 750 000 Lire belaufen. Gegenüber der im gleichen Zeitraum 1881 erzielten Einnahme von 23 847 000 Lire hat sich also ein Plus von 1 903 000 Lire ergeben.

Eisenbahn Rom-Neapel. Die jetzige Schienenverbindung zwischen Rom und Neapel ist 260 km lang; um diesen Weg abzukürzen, wird der Bau einer neuen directen Linie beabsichtigt, für welche das Project kürzlich dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt worden ist. Den Bau will die Italienische Südbahngesellschaft ausführen und soll die Linie binnen 3 Jahren betriebsfähig fertig gestellt sein. Nach dem vorgelegten Projecte wird die ganze Länge der Bahn Rom-Neapel 217 km betragen, also um 43 km kürzer sein, als der seitherige Schienenweg. 198 km Strecke sind dabei neu zu bauen, auf dem übrigen

Theile, also auf 19 km, wird die schon im Betrieb befindliche Strecke von Aversa nach Neapel benutzt. Bei der Aufstellung des Projectes ist besonders der künftige Schnellzugsverkehr berücksichtigt und sind deshalb sehr günstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse in Aussicht genommen worden. Als Maximalsteigung ist 7 pro Mille, als Minimalradius 500 m angenommen; 80 pCt. der Linie liegen in gerader Linie und 40 pCt. in der Horizontalen. Auf der Strecke sind 12 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 8120 m herzustellen. Die Kosten sind in maximo auf 73 Millionen Lire veranschlagt.

Die Eisenbahnen von Schweden, Norwegen und Dänemark.

Nach der von der Schwedischen Regierung herausgegebenen offiziellen Statistik geben wir die nachstehende Zusammenstellung über die Eisenbahnen von Schweden, Norwegen und Dänemark und deren Ergebnisse im Jahre 1880.

	Schweden	Norwegen	Dänemark
Länge der am Schlusse des Jahres 1880 im Betrieb befindlich gewesenen Strecken . . . . . km	5 761	1 059	1 242
Mittlere Betriebslänge pro 1880 . . . . km	5 733	1 059	1 239
Anlagecapital . . . Frcs.	570 793 600	111 102 604	161 338 300
Zahl der vorhandenen Locomotiven	591	93	171
Zahl der vorhandenen Wagen	16 584	2 588	3 005
Zahl der beförderten Reisenden	7 018 764	1 694 005	5 863 774
Menge der beförderten Güter in Tonnen . . .	5 621 653	795 294	927 885
Mittlere Länge der von einem Reisenden zurückgelegten Strecke . . . km	36	30	30
Mittlere Länge, auf welche 1 Tonne Gut befördert worden . . . . . km	61	52	62
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr . . . . Frcs.	13 552 436	2 385 353	7 738 193
aus dem Güterverkehr . . . . „	30 644 037	3 453 416	6 478 976
extraordinäre . „	991 146	138 638	404 636
Zusammen Frcs.	45 187 619	5 977 407	14 621 805
Ausgaben . . . . „	24 960 211	4 568 607	9 123 889

Mit Bezug auf die in No. 31 d. Ztg. gebrachte Notiz über die Schwedischen Staatseisenbahnen bemerken wir berichtigend, dass diese Bahnen nicht, wie dort angegeben, zum grossen Theil schmalspurig gebaut, sondern durchgängig die Normalspurweite von 1,435 m haben. Eine billigere Herstellung eines Theiles dieser Bahnen ist dadurch erzielt worden, dass für die minder wichtigen Linien eine leichtere Oberbau-Construction in Anwendung kam. Auch der grössere Theil der Schwedischen Privatbahnen ist normalspurig angelegt, nur der kleinere Theil ist schmalspurig.

Riga-Dünaburger Eisenbahn.

—st.— **Geschäftsbericht pro 1881.** Der Betrieb hat sich gegen das Vorjahr wiederum etwas gehoben und ergaben sich demnach auch, bei gleichzeitiger Einschränkung der Ausgaben auf das unumgänglich Nothwendige, gegen das Vorjahr günstigere Resultate. Während im Jahre 1880 45 Millionen Pud Güter zum Transport gelangten, hob sich das Transportquantum im Jahre 1881 auf 47 Millionen Pud und wurden etwa 50 000 Passagiere gegen das Vorjahr mehr befördert. Dem entsprechend betrug pro 1881 die Gesammteinnahme 2 607 975 R. (gegen 2 541 699 R. in 1880) oder pro Werst Bahnlänge 11 585 R.

Speciell die Bolderaa-Bahn hat im Jahre 1881 ein Mehrquantum gegen das Vorjahr von 800 000 Pud Güter zu befördern gehabt, dagegen ist hier der Personenverkehr um 5 000 Passagiere hinter dem Jahre 1880 zurückgeblieben. Die Gesammteinnahme betrug 136 133 R. oder pro Werst Bahnlänge 7 562 R.

Es wurden befördert:

a) auf der Hauptlinie (inclus. Mühlgraben-Zweigbahn) 554 211 Personen,
b) auf der Bolderaaer Zweigbahn . . . . 133 030 „
in Summa 687 241 Personen.

An Gütern:

a) auf der Hauptlinie . . . . 44 108 536 Pud,
b) auf der Bolderaaer Zweigbahn . . . . 3 000 073 „
in Summa 47 108 609 Pud.

Die Gesammteinnahme betrug:

a) auf der Hauptlinie . . . . 2 479 321 R.
b) von der Bolderaa-Bahn . . . . 128 655 „
in Summa 2 607 975 R.

oder pro Werst Bahnlänge 11 585 R. (gegen 11 209 R. im Vorjahre) auf der Hauptbahn und 7 562 R. (gegen 7 941 R. im Vorjahre) auf der Zweigbahn.

Die Gesammtausgaben (inclus. der Bolderaa-Bahn) betrugen 2 250 035 R. (gegen 2 434 984 R. im Vorjahre). Als reine Betriebsausgaben ergeben sich 1 672 512 R. oder 64,13 pCt. der Einnahme (im Vorjahre war dieses Verhältniss 74,2 pCt.).

Der Rechnungsabschluss ergiebt eine Reineinnahme von 357 940 R. (gegen 106 715 R. in 1880). Nachdem aber die Zinsen und Tilgung der Actien einen Betrag von 705 024 R. erforderten, so muss die Garantie der Staatsregierung mit 347 084 R. in Anspruch genommen werden. Im Vorjahre betrug dieser Zuschuss 609 035 R.

Haftpflicht.

v. O. **§ 10 lit. c des Oesterreichischen Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 hat den § 1305 A. Bürg. G.-B.'s derogirt und die Eisenbahngesellschaft ist für den durch den Betrieb dem angrenzenden Grundstücke entstandenen Schaden verantwortlich, ohne Unterschied, ob ihr ein Verschulden zur Last fällt oder nicht.** — Mit der Klage vom 22. Februar 1876 belangten die Eheleute W. die K. K. priv. Mährische Grenzbahn, welche die mit der Concessionsurkunde vom 6. December 1869 concessionirte Locomotiveisenbahn von Hohenstadt über Mährisch-Schönberg nach Zöptau von den Concessionären zum Betriebe übernommen hatte und in alle Rechte und Verbindlichkeiten der letzteren eingetreten war, auf Zahlung eines Betrages von 15 560 fl. als Ersatz für den Schaden, der ihnen bei dem Betriebe der geklagten Eisenbahn durch den Rauch und Kohlenstaub der Locomotiven auf ihrer Garnbleiche No. 343 in Mährisch-Schönberg durch Entwerthung der zu Bleichzwecken eingerichteten Realität und Verminderung ihres Einkommens aus derselben zugefügt wurde. — Nach durch Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen, vornehmlich über die schädliche Einwirkung des Bahnbetriebes auf die klägerische Bleiche, durchgeführtem Beweisverfahren hat das K. K. Landgericht zu Wien mit Urtheil vom 22. März 1881 die geklagte Eisenbahn zur Zahlung des Theilbetrages von **2 500 fl.** von der angesprochenen Forderung der 15 560 fl. sammt 6 pCt Zinsen vom Klagetage und ein Siebentel der auf 336 fl. bestimmten Gerichtskosten verurtheilt, in Ansehung des geforderten Mehrbetrages das Klagebegehren abgewiesen und Kläger schuldig erkannt, der Geklagten sieben Fünftel der mit 383,48 fl. bestimmten Kosten zu ersetzen. — Ueber Berufung beider Streittheile hat dann das K. K. Ober-Landesgericht zu Wien mit Urtheil vom 17. Juni 1881 in theilweiser Stattgebung der klägerischen Beschwerde das erstrichterliche Urtheil abgeändert und die K. K. priv. Mährische Grenzbahn für schuldig erkannt, den Klägern von der mit ihrer Klage angesprochenen Forderung der 15 560 fl. einen Theilbetrag von **5 000 fl.** sammt 6 pCt. Zinsen vom Klagetage nebst den betr. Theilbeträgen der Gerichtskosten zu bezahlen. — Die von der geklagten Grenzbahn hiergegen ergriffene Revisionsbeschwerde hat der K. K. Oberste Gerichtshof zu Wien durch Urtheil vom 8. Februar 1882 unter Verfällung derselben in den Ersatz der Kosten der Revisionseinrede aus folgenden Gründen zu verwerfen befunden: „Der Revisionsbeschwerde, welche hier theils als eine ordentliche, theils als eine ausserordentliche erscheint, konnte in keiner Richtung Folge gegeben werden; denn durch die Aussagen der Sachverständigen ist festgestellt, dass durch den aus den vorüberfahrenden Locomotiven der beklagten Grenzbahn entströmenden Rauch und Kohlenstaub, somit durch den Betrieb der Eisenbahn, bei der vorherrschenden Windrichtung eine schädliche Einwirkung auf die in Frage stehende klägerische Bleiche hervorgerufen wurde, und da nach § 10 Z. 2 der Verordn. d. Minist. f. Handel etc. vom 14. September 1854 die Eisenbahnunternehmungen für den Schaden zu haften haben, welchen die angrenzenden Grundstücke etc. durch die Bahn während des Baues derselben oder in der Folge leiden, so wurde von beiden Instanzen bei dem Umstande, als dieselbe die schädigende Handlung fortansetzt und unentscheidend ist, ob jeder Schaden bei einer anderen Bauart hat vermieden werden können, die beklagte Grenzbahn mit Recht für verantwortlich erklärt, sowie es auch keinen Verstoss gegen die Vorschriften der Process-Order involvirt, wenn beide Rechtszüge auch auf die Statuten No. 3 der Einrede Bezug nahmen, da die Kläger die beklagte Grenzbahn ausdrücklich als die Rechtsnachfolger der Concessionäre der Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn bezeichneten und belangten, die beklagte Bahn selbst sich auf diese Statuten berufen, übrigens dieselben, welche laut Erlasses des K. K. Minist. des Innern vom 20. März 1872 von demselben genehmigt wurden, in den Rechts-

beziehungen zu dritten Personen massgebend sind. Auch die Zuerkennung eines Betrages von 5 000 fl. als Ersatz des den Klägern zugegangenen Schadens lässt sich mit genügendem Grunde nicht anfechten, da die Sachverständigen mit Bestimmtheit erklärt haben, dass der frühere Werth der Bleicherei, d. h. jener vor der Inbetriebsetzung der Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn, 10 000 fl. war und der gegenwärtige Werth der Realitäten in Folge der obigen Inbetriebsetzung nur 5 000 fl. beträgt und dabei schon auf den Fortbestand der Baumwollenbleiche Bedacht genommen wurde, und da der Umstand, dass Kläger nach der Inbetriebsetzung obiger Bahn das Geschäft noch einige Zeit fortsetzten, kein Factor ist, welcher auf die Höhe des Schadenersatzes Einfluss üben könnte. Demzufolge hat weder der ordentlichen, noch der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde der beklagten Eisenbahn Folge gegeben werden können.“ (Erk. d. K. K. Oberst. Gerichtshof. zu Wien vom 8. Febr. 1882; Burian und Johanny, Jurist. Blätter 1882 S. 131 f.)

Haftpflicht bei concurrirendem Verschulden des Getödteten und der Bahnverwaltung.

Erkenntniss des Reichsgerichts (5. Civilsenat) vom 25. Februar 1882.

Der Appellationsrichter nimmt auf Grund der Beweiserhebung an, dass der Unfall, von welchem der Ehemann und Vater der Kläger am 23. Juni 1878 betroffen worden, von ihm selbst verschuldet sei. Dabei wird erwogen, dass, auch wenn es als ein Versehen der Betriebsorgane der verklagten Eisenbahn anzusehen wäre, dass die Viehwagen mittelst der Locomotive abgestossen worden seien, doch nicht dieses Versehen, sondern der frevelhafte Leichtsinn des Getödteten den Unfall herbeigeführt habe; wenn auch der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 dahin zu verstehen sei, dass bei concurrirendem Verschulden des Beschädigten und der Bahnverwaltung eine Abwägung der beiderseitigen culpa hinsichtlich der Art und des Grades, sowie des Einflusses derselben auf den eingetretenen Unfall eintreten müsse, so gelange man doch bei einer solchen Abwägung zu dem Schlusse, dass das Verschulden des Erblassers der Kläger als die überwiegende, und sogar als die eigentliche causa efficiens des Unglücksfalls zu betrachten sei.

Ein Rechtsirrthum ist in diesen Ausführungen nicht zu erkennen. (Wenn auch der § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht dahin ausgelegt werden darf, dass, insofern ein eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten in Beziehung auf den Unfall vorliegt, der Betriebsunternehmer der Eisenbahn auch dann niemals für den Schaden haftpflichtig sei, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung concurrire, so würde es andererseits nicht gerechtfertigt sein, den Betriebsunternehmer unbedingt und ohne Rücksicht auf das eigene Verschulden des Getödteten oder Verletzten für haftpflichtig zu erklären, falls der Bahnverwaltung ein Verschulden in Beziehung auf den Unfall zur Last fällt. Vielmehr kommt es im Falle eines concurrirenden Verschuldens der Bahnverwaltung und des Getödteten, beziehungsweise Verletzten darauf an, ob die Schuld auf Seiten des letzteren in einer solchen Weise vorwiegend gewesen ist, dass man sagen kann, der Unfall sei *hierdurch* verursacht. Nur dann ist der Betriebsunternehmer nach § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 mit Rücksicht auf das eigene Verschulden des Getödteten oder Verletzten von der Entschädigungsverpflichtung frei.)

Hiermit stehen die Ausführungen des Appellationsrichters in Uebereinstimmung. Die Nichtigkeitsbeschwerde greift das Erkenntniss auch nicht sowohl nach dieser Richtung hin, als vielmehr deshalb an, weil der Appellationsrichter mit Unrecht auf Seiten des Getödteten ein schweres Verschulden gefunden und das Verschulden auf Seiten der Bahnverwaltung nur als ein geringfügiges angesehen habe. Insofern beruht die Entscheidung aber auf einer thatsächlichen Würdigung der Umstände des speciellen Falles. Sie kann also nach dieser Richtung hin mit der Nichtigkeitsbeschwerde nicht angegriffen werden.

Die Nichtigkeitsbeschwerde ist demnach unbegründet.

Heppe's Leinenheber.

Instrument zum gefahrlosen Auflegen der Zugleinen (Intercommunicationssignal).*)

Die wiederholt vorgekommenen Unglücksfälle beim Auflegen der Zugleinen, besonders bei Glatteis, Regenwetter, durch unvermuthetes Anstossen von Maschinen und Wagen an die zum Zwecke des Auflegens bestiegenen Wagen etc. etc. veranlassten mich, eine Einrichtung zu ersinnen, vermittelst welcher die Leine vom Perron oder Planum aus — ohne ein Besteigen der Wagendecken zu erfordern — in die an den Wagen-Dachkanten angebrachten Führungsösen eingebracht werden könnte.

Es gelang dies durch Anwendung eines 2 m langen, 40 mm starken Holzstabes, an dessen einem Ende in eine Zwinge eine der Wagenöse gleiche Oese eingeschraubt wurde.

Beim Aufziehen der Leinen werden dieselben beim ersten Wagen so in Ringen niedergelegt, dass sich dieselben beim Ziehen gut abwickeln. Ein Ende der Leine wird durch die Oese des sogenannten Leinenhebers gezogen, mit der Hand gleichzeitig am Stabe festgehalten und in die Höhe der Wagenösen gehoben. Durch Beschreibung eines Kreises in der Luft legt sich die Leine in die Wagenöse ein, so dass zur zweiten Oese geschritten und die Manipulation wiederholt werden kann. Die Leine zieht sich dem Vorschreiten des Leinenziehers (Wagenwärters) entsprechend nach. Am Ziele angelangt wird der Leinenheber ausgeschaltet, die Spannung regulirt und die Leinen an der Dampfpfeife und am Schlusswagen befestigt.

Das Abnehmen der Leinen geschieht durch Abziehen und gleichzeitiges Aufrollen mit der Hand.

Das Ein- und Aussteigen der Reisenden bezw. das Offenstehen der Coupéethüren hindert das Auflegen der Leine nicht.

Die vorstehende Einrichtung befindet sich bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen seit 8. November 1881 in Gebrauch. Bei dieser Verwaltung ist als einfachstes Intercommunications-Signalmittel die an beiden Seiten des Zuges angebrachte ununterbrochene getheerte Hanfleine in Anwendung, welche bisher allen Anforderungen entsprochen hat.

Zum Tragen der Leine befindet sich über jeder Coupéethüre eine Führungsöse, deren Windungen stets nach der runden Pufferfläche der Wagen zeigen, d. h. von der Maschine aus gesehen zeigen die Oesen auf der rechten Seite nach dem Schlusse des Zuges, auf der linken Seite nach der Maschine. Dementsprechend muss das Auflegen mittelst Leinenheber auf der rechten Seite des Zuges an der Maschine, auf der linken Seite am Packwagen begonnen werden.

Bei der allgemeinen Einführung stiess das Instrument zunächst auf starken Widerspruch derjenigen, zu deren Schutz dasselbe ersonnen war, indem dieselben vorgaben, dass die Mitführung der Stange lästig sei, dass zum Auflegen der Leinen mehr Zeit erforderlich sein würde und dergleichen mehr.

Da die Proben aber ergeben hatten, dass das Auflegen bedeutend schneller mit als ohne Leinenheber vor sich geht, wurde das fernere Betreten der Wagendächer einfach verboten.

Dieses Verbot hatte die gewünschte Wirkung, da die Wagenwärter sich nun des Leinenhebers bedienen mussten. Einmal in Gebrauch genommen, fanden die Leute auch alsbald heraus, dass sich bei einiger Uebung die Sache anders darstellte und heute nach einem halben Jahre verstehen die Gewandtesten der Wagenwärter mittelst Leinenheber die Leine mit einer Schnelligkeit einzulegen und die erforderlichen Windungen so leicht darzustellen, dass es den Nichteingeweihten ein Räthsel bleibt, auf welche Weise die Leine in die Oesen gerathen ist.

Durch die Einführung des Leinenhebers sind die bisher mit dem Leinenziehen verbundenen Gefahren für das Personal beseitigt. Da die Zugleine ein einfaches, sicheres und billiges Intercommunications-Signalmittel darstellt, den vielen Zufälligkeiten der elektrischen Signalmittel nicht unterworfen ist, dürfte die getheerte ununterbrochene Leine (an beiden Seiten des Zuges an den Wagen-Dachkanten geführt) durch meine Verbesserung heute noch mehr wie früher die Concurrenz mit den übrigen bekannten Intercommunicationssignalen aufnehmen können.

Jul. Eduard Heppe, Strassburg i. Els.

*) Wir theilen nachstehenden Aufsatz mit, da nach einem uns in Abschrift vorgelegten Schreiben der Kaiserlichen Generaldirection der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen vom 16. November v. Js. sich „der Heppe'sche Leinenheber bei den mit demselben angestellten Versuchen als gut und zweckmässig insbesondere deshalb erwiesen hat, weil dadurch die Gefahren, welchen das Zugpersonal bei dem seither üblichen Auflegen der Signalleine von der Wagendecke aus ausgesetzt war, beseitigt werden“ und Anordnung getroffen wurde, „dass die Hakenstange als Zug-Ausrüstungsstück auf dem Elsass-Lothringischen Bahnnetz allgemein eingeführt werde.“ Die Redaction.

Miscellen.

H. S. **Aus England.** Mr. Bessemer schlägt vor, London mit dem nächstgelegenen Kohlenfelde mittelst einer zollstarken Kupferstange zu verbinden, welche Elektricität von 80 000 Pferdekräften durchlassen würde. Er nimmt an, dass jede Pferdestärke mit drei Pfund Kohlen hergestellt werden kann und auf diese Art jährlich eine Million Tonnen verbraucht werden würden. Diese Kohlen nun könnten sämmtlich am Schachte verbrannt werden und würden dann, je nach ihrer Grösse, nur von 2 bis 6 Schillinge pro Tonne kosten, d. h. $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{12}$ des Preises, den sie in London kosten. Die Kosten von elektrischem Lichte und von bewegender Kraft würden auf diese Art bedeutend reducirt werden können. Eine einzöllige Kupferstange würde pro Englische Meile zwischen 500 bis 550 Pfund Sterling kosten, und angenommen, die Kohlenfelder seien 120 Englische Meilen weit, so würden lt. Mr. Bessemer die 5 procentigen Interessen der Anlagekosten weniger als 1 Penny pro Tonne Kohlen ausmachen.

Grosse Aufmerksamkeit erregt der sich im letzten Jahre colossal vergrössert habende Import von Indischen Weizen nach Europa. Derselbe betrug im abgelaufenen Jahre 900 000 t gegen nur 300 000 t im Vorjahre. Es ist für England von doppelter Wichtigkeit, dieses Gegengewicht gegen die billigen Getreideimporte von Nordamerika zu haben und dadurch Indien die be-

deutenden Geldsummen zuwenden und zur Vergrösserung des Wohlstandes dieser Colonie beitragen zu können. Eine grosse Anzahl Englischer Müller hat im letzten Jahre zum grössten Theil Indischen Weizen vermahlen, welcher seines bedeutenden Klebergehaltes wegen sehr nahrhaft ist.

Möller's Kursbuch No. 2 mit den Sommerfahrplänen ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen und bringt für Geschäfts-, Vergnügungs- und Badereisen jede gewünschte Auskunft; wie z. B. Rundreisebillets, Hotel-Nachweise Dampfschifffahrpläne u. s. w. Die Anordnung der Eisenbahnfahrpläne ist wie bekannt alphabetisch; auch weisen Zahlen auf der Eisenbahnkarte auf die Seite des Buches hin, wo der Fahrplan zu finden. Die Postverbindungen sind in der bisherigen Reihenfolge geblieben, aber durch deutlichere Anordnung im Druck wesentlich übersichtlicher und leichter verständlich geworden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. Juni l. J. tritt für Borstenviehtransporte von Stationen der Dalya-Broder Linie und der Fünfkirchen-Barcser Bahn nach Oedenburg und Steinfeld ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der seit 1. Mai 1881 giltige analoge Ausnahmetarif ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare dieses Tarifes sind in dem Tarifbureau der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu erhalten. Budapest, am 25. Mai 1882. Die Direction. (1066)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Mit 10. Juni 1882 tritt ein Tarif in Kraft, welcher Frachtsätze für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der Ungarischen Nordostbahn einerseits und Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits, enthält.

Gleichzeitig wird der seit 15. März 1877 giltige Tarif für den „Wechselverkehr" sammt Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den obbenannten Verwaltungen erhältlich. Budapest, am 27. Mai 1882. Die Generaldirection. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1067)

Die in unserer Bekanntmachung vom 6. April cr. mitgetheilte Aufhebung des directen Tarifs zwischen unserer Station Sachsenhausen und den Stationen der Pfälzischen Bahnen wird auf die in unserer Publication vom 17. März cr. erwähnten Relationen beschränkt. Frankfurt a/M., den 25. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirection. (1068)

Hessische Ludwigsbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 12. cr. theilen wir hierdurch weiter mit, dass der neue Böhmisch-Bayerisch-Hessische Gütertarif in der Richtung von Oesterreich erst am zehnten, in der Richtung nach Oesterreich dagegen am ersten Juni in Kraft tritt. Mainz, den 27. Mai 1882. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1069)

Am 1. Juli d. Js. tritt an Stelle des Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Rechte-Oderufer und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. October 1877 nebst Nachträgen, in welchen jedoch die für den Verkehr mit Stationen der früheren Märkisch-Posener Eisenbahn vorgesehenen Frachtsätze bis auf Weiteres bestehen bleiben, ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen gegen die z. Zt. bestehenden Frachtsätze. Soweit letzteres zutrifft, behalten die jetzigen Sätze noch bis zum 15. Juli cr. einschliesslich Geltung. Druckexemplare des Tarifs sind vom 15. Juni cr. ab auf den Verbandstationen zu haben; bis dahin ertheilt auf Befragen unsere Ober-Güterverwaltung hierselbst, Oderthorbahnhof, Auskunft. — VI. 2506. — Breslau, den 30. Mai 1882. Direction der Rechte-Oderufer Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1070)

Am 1. Juni 1882 gelangen im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande ermässigte Sätze für den Verkehr zwischen Guben (H. S. G. und N. M.) und Bodenbach bezw. Tetschen, Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, den 27. Mai 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1071)

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg incl. der Berliner Ringbahn andererseits vom 1. Mai d. J. tritt am 1. Juni cr. der 1. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält:

1. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch);
2. Ergänzung des Ausnahme-Tarifs 2 (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.) und
3. Berichtigung des Haupttarifs.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu haben. Köln, den 28. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin andererseits vom 1. Mai d. J. tritt am 1. Juni d. J. der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Altwasser und Waldenburg des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin;
2. Ergänzung des Ausnahme-Tarifs 3c (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.);
3. Berichtigung.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ bei den betheiligten Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Köln, den 28. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg incl. der Marienburg-Mlawkaer Bahn vom 1. Mai d. J. tritt am 1. Juni cr. der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Groesbeck, Niederbreisig und Nymegen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch);
2. Ergänzung des Ausnahme-Tarifs 3b (Eisen und Stahl, auch verzinkt etc.);
3. Berichtigungen. Köln, den 28. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1072)

Saarkohlen-Verkehr nach der Hessischen Ludwigsbahn. Am 1. Juni cr. erscheint zum Saarkohlen-Tarif No. 3 vom 1. October 1881 der Nachtrag I, welcher directe Frachtsätze für die Stationen Hailstadt, Klein-Auheim und Seligenstadt, sowie veränderte resp. erhöhte Frachtsätze für die Stationen Höchst und Griesheim a. Main enthält.

Die erhöhten Frachtsätze für Höchst treten erst am 15. Juli cr. in Kraft.

Verkaufspreis 10 ₰. Köln, den 31. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1073)

Die Gültigkeitsdauer der für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bestehenden Ausnahmetarife und zwar:

1. nach Stationen der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, der Parchim-Ludwigsluster und der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn vom 1. November 1880,
2. nach Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen, der Kreis Oldenburger, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Unter-Elbeschen Eisenbahn vom 1. Mai 1881,
3. nach Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1881

ist bis auf Weiteres verlängert, und zwar auch in Bezug auf den Rücktransport überseeischer Eisenerze, soweit die bezeichneten Tarife bisher für diesen Artikel Anwendung finden. Köln, den 28. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1074)

Die Gültigkeitsdauer der nachstehenden Ausnahmetarife:

1. vom 1. November 1880 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrhein.), Köln (linksrhein.), sowie den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover;
2. vom 1. November 1880 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Steinkohlenbriquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Köln-Mindener, Rheinischen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach der Station Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn;
3. vom 1. Juli 1880 für die Beförderung von zum überseeischen Export oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Dampfbaggermaschinen bestimmten Steinkohlen, Kokes und

Steinkohlenbriquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Köln - Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch - Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahn via Quakenbrück, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen ab Brake, Elsfleth und Nordenhamm nach den betreffenden Kohlen-Versandstationen;

4. vom 1. October 1881 für die Beförderung von zum überseeischen Export oder zum Heizen der Dampfschiffe und Staats-Dampfbaggermaschinen bestimmten Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Köln (rechtsrhein.), Köln (linksrhein.) und Elberfeld nach den Stationen Bremen (Haupt- und Neustadt - Bahnhof), Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover via Münster-Hemelingen, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen ab Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) nach den betreffenden Kohlen - Versandstationen via Hemelingen-Münster;
5. vom 1. October 1881 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechtsrhein.), Köln (linksrhein.) und Elberfeld nach den Stationen Bremen und Hittfeld (loco), sowie Hamburg und Harburg (loco und Seetransit) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover via Münster-Kirchweyhe, sowie für den Rücktransport überseeischer Eisenerze auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen im Verkehre ab Hamburg und Harburg nach den betreffenden Kohlen - Versandstationen via Kirchweyhe-Münster und
6. des Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1880 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den an die Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen nach Bremen (loco) sowie Hamburg und Harburg (loco und Seetransit) und für zum überseeischen Export oder zum Heizen der Dampfschiffe etc. bestimmte Sendungen im Verkehr nach den Stationen Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover

wird bis auf Weiteres verlängert.

Für Kohlensendungen nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg, welche nachweislich zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern bestimmt sind, tritt unter den bei den Güterexpeditionen zu erfahrenden näheren Bedingungen eine Ermässigung der bezüglichen Frachtsätze nach den sub 4, 5 und 6 aufgeführten Ausnahmetarifen um 5 ℳ pro 10 000 kg im Wege der Rückerstattung ein.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in unserem Verkehrsbüreau hierselbst zu erfahren. Köln, den 28. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1075)

Der Ausnahmetarif für den Transport von Eisen- und Stahlwaaren etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Barcs und Sissek der Oesterreichischen Südbahn vom 25. Februar 1882 tritt am 15. Juli cr. ausser Kraft. Köln, den 28. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1076)

Mit 1. Juni l. J. tritt der II. Nachtrag zum Deutsch-Italienischen Gütertarife via Brenner vom 1. October 1880 in Kraft. Derselbe enthält die Bestimmung, dass die im Haupttarife bezw. I. Nachtrag enthaltenen sämmtlichen Schnittsätze für die Deutsch-Oesterreichischen Strecken bis resp. ab Peri trans. fortan auch im Verkehre nach resp. ab Ala, Station der Oesterreichischen Südbahn, zur Anwendung kommen, und zwar mit einem Zuschlage von je 0,80 Frcs. pro Tonne, wenn die Sendungen an eine Vermittlungsperson in Ala adressirt sind oder von einer Vermittlungsperson in Ala zur Weiterbeförderung nach Deutschen Stationen aufgeliefert werden, dagegen ohne diesen Zuschlag, wenn die Sendungen von directen Frachtbriefen nach resp. von den betreffenden Italienischen Stationen begleitet und lediglich zur Umkartirung in Ala verwiesen sind. München, 29. Mai 1882. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (1077)

Vorbehaltlich des Widerrufs wird der laut Tarif vom 15. October 1881 bestehende Ausnahmefrachtsatz für Braun- und Steinkohlen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen ab Wittenberge Elbhafen nach Perleberg mit Wirkung vom 30. Mai cr. bei gleichzeitiger Beförderung von mindestens 5 Doppelwaggons von einem Versender an einen Empfänger von 14,90 ℳ auf 12,90 ℳ pro Ladung von 10 000 kg ermässigt. Berlin, den 31. Mai 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1078)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Zum Tarif vom 1. October 1878 tritt mit dem 1. Juni cr. der Nachtrag 24 in Kraft, durch welchen untere Anderem die durch Nachtrag 23 eingeführten Frachtsätze für Hamburg (B. H.) und Bergedorf auf den Verkehr mit Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn übertragen werden. Der Nachtrag kann zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar von den betheiligten Stationen bezogen werden. Berlin, den 31. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1079)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit Wirkung vom 1. Juni cr. werden bis auf Weiteres die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 29 für Europäisches Holz in den nachstehend bezeichneten Relationen wie folgt ermässigt: Schwarzenbeck-Friedrichsruh von 0,16 ℳ auf 0,09 ℳ pro 100 kg, Friedrichsruh-Hamburg von 0,21 ℳ auf 0,15 ℳ pro 100 kg, Friedrichsruh-Bergedorf von 0,16 ℳ auf 0,15 ℳ pro 100 kg. Berlin, den 1. Juni 1882. Direction. (1080)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Zum Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1878 tritt mit dem 1. Juni cr. der Nachtrag 9 in Kraft, durch welchen die in den neuen Staatsbahn-Gütertarifen enthaltenen anderweiten Frachtsätze auf den Verkehr zwischen den Stationen Buchholz, Hamburg und Lüneburg B. H. einerseits und den Hinterpommerschen Verbandstationen andererseits übertragen werden. Der qu. Nachtrag kann zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar durch die Verbandstationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 31. Mai 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1081)

Mit Wirksamkeit ab 15. Juni cr. erscheint der III. Nachtrag zum Deutsch-Italienischen Gütertarife via Brenner vom 1. October 1880, welcher verschiedene Aenderungen der Waarenclassification enthält. München, am 30. Mai 1882. General-Direction der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (1082)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. Juni l. J. tritt der Nachtrag 7 zum Schlesisch-Rheinischen Verbands-Gütertarife in Wirksamkeit. Derselbe enthält Aufhebungen diverser Frachtsätze mit der diesseitigen Station Reichenberg. Exemplare derselben erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, 27. Mai 1882. Die Direction. (1083)

Mit dem 1. Juni d. J. tritt zum Verband-Güter-Tarife zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 25. März d. J. der Nachtrag I in Kraft; derselbe enthält neue Frachtsätze zwischen Filehne einer- und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits nebst Berichtigungen und kann zum Preise von 0,10 ℳ durch die Billet-Expeditionen der Verbandsstationen beider Verwaltungen bezogen werden. Bromberg, den 25. Mai 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1084 J)

Am 15. Juli cr. treten im Staatsbahn-Güter-Verkehr zwischen Station Leipzig des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg einerseits und den Stationen der Bahnstrecken Giessen-Troisdorf, Siegen-Betzdorf und Troisdorf-Horchheim andererseits anderweite, erhöhte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction. Köln, den 30. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1085)

Aus dem Ausnahmetarif 6 (Rinden Europäischer Holzarten) des **Hannover-Magdeburg - Ungarischen Verbandstarifs** scheiden am 1. August d. J. folgende Stationen aus: a) Erste Siebenbürger Eisenbahn: Berzova, Déva, Gyula-Fehérvár = Karlsburg, Illye, Puj, Radna-Lippa, Russ, Soborsin, Várallya-Hátszeg, Zam. b) Eisenbahn - Directionsbezirk Frankfurt a/M.: Allendorf. Dresden, am 1. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1086)

Güterverkehr mit Frankreich. Auf Grund des Abschlusses neuer Handelsverträge zwischen Frankreich und mehreren Staaten Europas und der hierdurch hervorgerufenen Unterschiede in der zollamtlichen Behandlung der in Frankreich eingehenden Waaren verlangt die Französische Nordbahn für die nach Frankreich mittelst der Eisenbahn eingehenden Sendungen ohne Ausnahme die Angabe ihres Ursprungs, welche durch einen bezüglichen Vermerk in den zugehörigen Frachtbriefen und Zolldeclarationen erfolgen müssen.

Als Ursprungsland wird dasjenige der natürlichen oder gewerblichen Production der betreffenden Waaren angesehen und

es genügt deshalb keinenfalls die einfache Angabe des Landes, in welchem der Versender oder der Abgangsort der bezüglichen Sendung sich befinden. Köln, den 27. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1087)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 15. Juli cr. treten für den Verkehr der Stationen Halle und Weida des Directionsbezirks Erfurt theilweis erhöhte Frachtsätze in Kraft. Mit dem gleichen Tag kommen die Frachtsätze für die Stationen der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn und die Sätze für den Verkehr zwischen Weida einerseits und den Stationen der Sächsischen Linien Wolfsgefärth - Weischlitz - Eger, Weischlitz - Hof, Adorf, Klingenthal, sowie Schöneck andererseits ausser Geltung. Für sämmtliche Relationen treten bereits mit dem 1. Juli c. anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Sätze im Sächsischen Local-Güterverkehre in Kraft.

Auskunft ertheilt bis zum Erscheinen des bezüglichen Tarifnachtrags unser Tarifbureau. Erfurt, den 28. Mai 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1088)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Mit dem 1. August cr. treten die im Nachtrag IV vom 15. October 1876 zum Tarif für den Ostsee-Verbandsverkehr vom 1. Februar 1876 enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen, für den Verkehr mit diesseitigen Stationen ausser Kraft. Schwerin, den 1. Juni 1882. Die Direction. (1089)

Königlich Bayerische Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1882 tritt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen und Stationen der K. Württembergischen Staatsbahnen ein neuer Tarif in Kraft. München, den 29. Mai 1882. (1090)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Specialdirection der Hessischen Ludwigsbahn zufolge wird die 12,90 km lange Theilstrecke Kailbach-Eberbach der Bahn von Erbach nach Eberbach am heutigen Tage für den Personenverkehr, am 1. Juni l. J. für den gesammten Verkehr eröffnet werden.

Berlin, den 27. Mai 1882.

1. Einer Mittheilung der Kgl. Eisenb.-Direction (linksrh.) zu Köln zufolge wird am 1. k. Mts.:

a) die am rechten Rheinufer gelegene, von Griethausen 1,5 km und von Elten 3,8 km entfernte Trajectstation Welle für den Personenverkehr eröffnet werden;

b) die Station Reil der Moselbahn zum Unterschiede gegen die gleichnamige Station an der demnächst in Betrieb zu nehmenden Strecke Reil-Traben den Namen Pünderich erhalten;

c) ferner werden an demselben Tage die an der Strecke Saarbrücken-Saargemünd belegenen Haltestellen Bübingen (von Güdingen 2,2 km, von Kleinblittersdorf 2,5 km) und Auersmacher (von Kleinblittersdorf 1,9 km, von Hanweiler 2,9 km) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

2. Nach einer Mittheilung der Generaldirection der K.K. priv. Oesterr. Nordwestbahn wird die zwischen den Stationen Jedlesee und Langenzersdorf gelegene, bisher nur als Güterübergangsstation dienende Haltestelle Jedlesee transito für den Personen- und Gepäckverkehr in der Localstrecke Wien-Stockerau am 1. k. Mts. eröffnet werden.

Berlin, den 30. Mai 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. Verkehrs-Störungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. In Folge einer am 31. Mai l. J. durch Hochwasser entstandenen Brückenbeschädigung ist der Gesammtverkehr auf der Flügelbahnstrecke Lužna - Lischan - Rakonitz in der voraussichtlichen Dauer von 14 Tagen eingestellt. Prag, am 31. Mai 1882. Die Generaldirection.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Die zehnte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn findet

am 27. Juni 1882

um 11 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des gesellschaftlichen Pensionsfonds-Gebäudes in Smichow bei Prag (Eckhaus am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454, I. Stock) statt.

Tages-Ordnung:

1. Geschäftsbericht über das Jahr 1881.
2. Bericht des Revisions - Ausschusses über die Prüfung der Jahres-Rechnung pro 1881.
3. Bericht eventuell Anträge des Verwaltungsrathes über vorliegende Ausbau- und Sanirungs-Projecte und die damit zusammenhängenden Statutenänderungen.
4. Ersatzwahl für Ein in Folge Ablebens und Drei statutengemäss ausgeschiedene Mitglieder des Verwaltungsrathes.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses.

Jene Herren Actionäre, welche bei der Generalversammlung ihr Stimmrecht auszuüben oder derselben beizuwohnen gedenken (§ 32 St.), haben ihre Actien längstens bis zum 12. Juni 1882 inclusive entweder bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Smichow bei Prag (Eckgebäude am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454), oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien zu hinterlegen.

Der Besitz von je 20 Actien giebt das Recht auf eine Stimme (§ 32 St.). Zur Beschlussfassung über den 3. Punkt der Tagesordnung ist die persönliche Anwesenheit von wenigstens 30 Actionären erforderlich, welche dem Verwaltungsrathe nicht angehören und mindestens den fünften Theil des emittirten Actien-Capitals repräsentiren (§ 35 St.). Smichow, am 21. Mai 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (204)

5. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von 1500 t Querschwellen aus Flusseisen soll, in zwei gleiche Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Materialienbüreau hierselbst zur Einsicht auf, können auch vom Kanzleivorsteher Peltz hier gegen Einsendung von 1 *M.* 50 *₰* bezogen werden.

Offerten sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift:

Offerte auf Lieferung von Eisenschwellen bis zu dem auf Freitag, den 9. Juni 1882, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine, in welchem die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird, einzureichen. Elberfeld, den 25. Mai 1882. (211)

Verkaufs - Bekanntmachung. Vorbehaltlich hoher Genehmigung der Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten werden sämmtliche bei der Unterfertigten lagernden Laternen, Lampen und Lampentheile, welche theils durch Einführung der Petroleum- und Gasbeleuchtung disponibel, theils von demontirten Fahrzeugen oder Beleuchtungsversuchen herstammend ausrangirt wurden und zu Beleuchtungszwecken bei kleinen Bahnen, Bergwerken, Theatern etc. Verwendung finden können, an den Meistbietenden gegen sofortige Baarzahlung verkauft und zwar:

464 Stück theilweise gut erhaltene Personenwagen - Laternen für Oelbeleuchtung, verschiedener Construction, nebst diversen Lampen, Laternenkränzen, Ringen und Deckeln etc.,

656 Stück theilweise gut erhaltene Locomotiv- und Zugbeleuchtungs-Laternen, verschiedener Construction, nebst diversen Lampen, rothen und grünen Schiebergläsern etc. und

108 Stück diverse Steh-, Hänge-, Signal- und Wechsellaternen, verschiedenster Constructiou, theilweise für Petroleum-, Oel- oder Kerzenbeleuchtung nebst diversen Lampentheilen, Weissblech-Bestandtheilen etc.

Es ergeht hiermit die Einladung, etwaige Kaufs-Angebote franco Lagerplatz längstens bis

Mittwoch, den 21. Juni l. J., Vormittags 9 Uhr

portofrei und mit der Aufschrift versehen „Submission auf altes Eisenbahnmaterial“ dahier einzureichen.

Die Verkaufsobjecte können dahier eingesehen, ebenso die Verkaufsbedingungen, welche unterzeichnet der Kaufsofferte beizulegen sind, in Empfang genommen werden. München, den 25. Mai 1882. Kgl. Centralmagazins-Verwaltung. (216 RM)

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. Die Lieferung von

800 t Westfälischen Schmiedekohlen

soll im Submissionswege vergeben werden. Reflectanten wollen ihre Offerten bis zum 12. Juni cr., Vormittags 11½ Uhr an unsere Central-Materialien-Controle hier einreichen.

Die Lieferungsbedingungen können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 60 *₰* Copialien bezogen werden. Erfurt, den 27. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (217)

Oberschlesische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von:

A. 71 Stück Flussstahl - Herzstücken zu 115 mm hohen Schienen,
5 Stück Flussstahl-Kreuzungsstücken zu 115 mm hohen Schienen,
B. 2 Stück ganzen Englischen Weichen,
65 Stück gewöhnlichen Weichen,
C. 450 Stück 115 mm hohen Flussstahlschienen zu Weichenzungen, Anschlag- und Zwangschienen,
166 Stück dergl. Schienen in verschiedenen Längen,
D. 4572 Stück Unterlagsplatten und
1372 Stück abnormalen Laschen.

Offerten sind bis zu dem auf

Mittwoch, den 14. Juni d. J., Vormittags 12 Uhr

anberaumten Termine frankirt, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das unterzeichnete Bureau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im genannten Bureau zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien von resp. 2,0, 5,0, 1,50 und 1,0 *M.* für die unter A bis D aufgeführten Gegenstände unfrankirt bezogen werden. Breslau, den 27. Mai 1882. Materialien-Bureau. (219)

Lieferung von Telegraphenmaterial. Die Lieferungen von

1 800 Stück Ankerhaken,
29 „ Apparattischen,

250 kg Kupferdraht mit Wachsüberzug,
9 000 „ verzinktem Eisendraht, 4mm stark
4 000 „ dergl., 2,5 mm stark,
1 500 „ dergl., 2 mm stark,
500 „ dergl., 1,7 mm stark
sollen im Submissionswege unter Vorbehalt der Auswahl unter den Bewerbern vergeben werden. Bezügliche Angebote sind an die Königliche Magazinverwaltung auf dem Schlesischen Bahnhofe zu Dresden-Neustadt, woselbst auch die speciellen Lieferungsbedingungen ausliegen, versiegelt, frankirt und mit der Bezeichnung „Lieferung von Telegraphenmaterial" versehen, bis zum 17. Juni d. J. einzusenden.
Dresden, den 30. Mai 1882. Königl. Betr.-Telegraphen-Oberinspection. (220)

Königl. Eisenbahn-Direction Elberfeld.
Es sollen die in unseren Hauptmagazinen lagernden alten, ausrangirten Oberbaumaterialien öffentlich zum Verkauf gestellt werden.

Bedingungen und Massenverzeichnisse liegen in unserem Centralbureau hier, Zimmer No. 106 zur Einsichtnahme auf, Abdrücke derselben können gegen Zahlung oder Franco-Einsendung von 1 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:
„Offerte auf Ankauf ausrangirter Oberbaumaterialien"
bis Donnerstag, den 15. Juni 1882, einzureichen. Die Eröffnung derselben findet am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt. Elberfeld, den 30. Mai 1882. (221)

Privat-Anzeigen.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat April 1882.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat April 1882 (Kilom.)	Im Monat April 1882 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monat April 1882 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat April 1882: für Personen und Gepäck (Gulden)	1882: für Güter (Gulden)	1882: im Ganzen (Gulden)	1882: pro Kilom. (Gulden)	1881: im Ganzen (Gulden)	1881: pro Kilom. (Gulden)	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. April 1882: im Ganzen (Gulden)	1882: pro Kilom. (Gulden)	1881: im Ganzen (Gulden)	1881: pro Kilom. (Gulden)	Differz. pro Kilom. in Procent
Gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	17 141	15 472	14 827	45 181	60 008	225	47 288	177	+ 27·1	254 166	952	190 433	713	+ 33·5
Kaschau - Oderberger Eisenb.	427	57 454	101 477	46 249	241 268	287 517	673	288 814	676	— 0·4	1 261 702	2 955	1 204 595	2 821	+ 4·8
Oesterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 045	362 829	420 682	566 013	2 015 067	2 581 080	1 262	2 627 622	1 307	— 3·4	10 320 700	5 047	10 308 969	5 126	— 1·5
Südbahn-Gesellschaft	2 190	559 558	396 303	764 663	2 263 719	3 028 382	1 383	2 882 255	1 316	+ 5·1	11 411 106	5 211	10 823 507	4 942	+ 5·4
Ungarische Westbahn . . .	373	53 302	18 603	41 865	62 385	104 250	279	120 060	322	— 13·3	431 832	1 158	458 960	1 230	— 5·8
Summe . .	5 302	1 050 284	952 537	1 433 617	4 627 620	6 061 237	1 143	5 966 039	1 138	+ 0·9	23 679 506	4 466	22 986 464	4 363	+ 2·4
Oesterreichische Eisenbahnen.															
I. K. K. Staatsbahnen.															
) Im Staatsbetriebe:															
Braunau-Strasswalchen. B.	37	4 729	2 155	2 388	2 432	4 820	130	4 725	128	+ 1·6	20 498	554	19 305	522	+ 6·1
Dalmatiner Bahn	105	3 040	3 162	1 544	5 066	6 610	63	5 550	53	+ 18·9	23 675	225	18 571	177	+ 27·1
Donau-Ufer Bahn (Nussdorf-Stadlauer Donaubrücke) .	8	. .	26 192	. .	7 210	7 210	901	7 086	886	+ 1·7	32 376	4 047	30 317	3 790	+ 6·8
Niederösterr. Staatsbahnen	154	24 474	20 212	11 636	27 609	39 245	255	38 460	250	+ 2·4	144 041	935	130 670	849	+ 10·1
Tarvis-Pontafel	25	11 346	8 015	7 453	8 927	16 380	655	15 491	620	+ 5·6	52 700	2 108	49 285	1 971	+ 7·0
) Im Privatbetriebe:															
Dniester Bahn	112	25 570	6 796	7 503	24 814	32 317	289	28 065	251	+ 15·1	137 128	1 224	116 009	1 036	+ 18·1
Erbersdorf-Würbenthal . .	21	1 561	2 440	593	2 250	2 843	135	2 464	117	+ 15·4	11 504	548	8 634	411	+ 33·3
Istrianer Bahn	143	4 063	2 820	5 030	6 520	11 550	81	13 350	93	— 12·9	54 126	379	44 698	313	+ 21·1
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 395	2 520	356	1 601	1 957	140	1 689	121	+ 15·7	7 549	539	6 649	475	+ 13·5
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	2 268	5 170	595	3 080	3 675	334	2 503	228	+ 46·5	12 278	1 116	10 980	998	+ 11·8
Rakonitz-Protivin	144	12 389	14 788	9 312	20 577	29 889	208	32 469	225	— 7·6	128 786	894	129 826	902	— 0·9
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	8 520	5 286	8 071	17 819	25 890	171	23 106	153	+ 11·8	91 114	603	80 029	530	+ 13·8
Unterdrauburg-Wolfsberg .	38	3 170	2 752	1 600	3 550	5 150	136	4 073	107	+ 27·1	18 404	484	12 788	337	+ 43·6
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
a) Auf Rechnung des Staates.															
aiserin Elisabeth-Bahn (incl. K.K.Donau-Ufer-Bahnstrecke Stadlauer Brücke-K.-Ebersdorf)	944	275 832	147 538	304 129	613 985	918 114	973	867 656	919	+ 5·9	3 655 739	3 873	3 316 974	3 514	+ 10·2
b) Auf Rechnung der Eigenthumsgesellschaft.															
rzherzog Albrecht-Bahn . .	181	15 389	7 797	14 296	26 515	40 811	225	40 173	222	+ 1·4	166 235	918	157 866	872	+ 5·3
ronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	102 453	1 28 446	122 407	313 236	435 643	537	378 516	466	+ 15·2	1 623 431	1 999	1 351 039	1 664	+ 20·1
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
ussig-Teplitzer Eisenbahn .	97	54 131	261 981	19 555	210 603	230 158	2 373	276 982	2 855	— 16·9	961 094	9 908	1 016 103	10 475	— 5·4
öhmische Commercialbahnen:															
Königgrätz - Wostroměř mit Abzweig. Sadowa - Dohalitz-Smiřic	47	3 187	1 216	1 405	2 093	3 498	74	. .	. .	. .	8 500	531	. .	. .	
Nimburg-Jičin mit Abzweigung von Křinec nach Königstadtl	53	3 118	2 890	1 339	3 989	5 328	101	. .	. .	. .	36 530	748	. .	. .	.
Prag- (Nussle-) Modřan . .	13	739	3 862	224	2 208	2 432	187	. .	. . .	. .	35 864	2 759	. .	. .	.
öhmische Nordbahn	180	58 005	57 603	28 000	101 291	129 291	718	128 407	713	+ 0·7	507 419	2 819	490 788	2 727	+ 3·4
öhmische Westbahn	201	42 276	90 982	45 870	198 970	244 840	1 218	259 865	1 293	— 5·8	1 109 372	5 519	1 177 229	5 857	— 5·8
ozen-Meraner Bahn	32	17 148	3 181	11 541	5 801	17 342	542	. .	. .	. .	57 238	1 789	. .	. .	. .
uschtěhrader Eisenbahn . .	397	55 213	184 393	60 633	293 240	353 873	891	333 501	840	+ 6·1	1 530 748	3 856	1 520 822	3 831	+ 0·7
ux-Bodenbacher Eisenbahn .	89	29 726	106 242	9 230	135 670	144 900	1 628	123 846	1 392	+ 17·0	610 370	6 858	516 033	5 798	+ 18·3
lbogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 166	8 203	381	3 081	3 462	692	2 700	540	+ 28·1	13 130	2 626	10 551	2 110	+ 24·4
alizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	} 86 570	66 356	{ 118 230	399 035	517 265	1 470	532 664	1 513	— 2·8	2 321 799	6 596	2 258 096	6 415	+ 2·8
neues Netz	241			40 728	105 463	146 191	607	103 365	429	+ 41·5	638 826	2 651	480 553	1 994	+ 32·9
raz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	19 121	45 565	9 270	86 770	96 040	1 055	90 016	989	+ 6·7	426 638	4 688	400 118	4 397	+ 6·6
aiser Franz Josef-Bahn . .	712	140 172	110 587	227 579	475 211	702 790	987	686 580	964	+ 2·4	2 711 671	3 808	2 500 740	3 512	+ 8·4
aiser Ferdinands-Nordbahn	697	192 150	375 353	318 970	1 553 964	1 872 934	2 687	1 813 767	2 602	+ 3·3	8 145 367	11 686	7 647 428	10 972	+ 6·5
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	41 236	38 973	27 216	65 475	92 691	657	88 092	625	+ 5·1	448 298	3 179	430 617	3 054	+ 4·1
aschitz-Schönhofer Localb. .	4	62	896	12	543	555	139	. .	. .	. .	5 673	1 418	. .	. .	. .
remsierer Eisenbahn . . .	23	5 803	4 170	1 499	4 154	5 653	245	2 901	484	— 49·4	30 130	1 310	20 621	3 437	— 61·9
remsthalbahn	35	8 238	1 460	3 946	2 664	6 610	189	. .	. .	. .	20 670	591	. .	. .	. .
emb.-Czern.-Jassy B.(Oe.L.) Lemb.-Czern. .	267	32 144	19 003	51 627	112 268	163 895	614	196 149	735	— 16·5	675 035	2 528	789 374	2 956	— 14·5
emb.-Czern.-Jassy B.(Oe.L.) Czern.-Sucz. .	90	9 192	8 124	13 440	24 008	37 448	416	49 024	545	— 23·7	170 502	1 894	184 726	2 053	— 7·7
eoben-Vordernberger Bahn .	15	5 265	19 044	1 740	13 960	15 700	1 047	13 388	893	+ 17·2	67 831	4 522	52 604	3 507	+ 28·9
ährische Grenzbahn	109	13 776	15 572	6 781	25 423	32 204	295	32 051	294	+ 0·3	127 169	1 167	127 682	1 171	— 0·3
ährisch-Schlesische Centralb.	152	20 093	20 509	15 615	46 564	62 179	409	60 984	401	+ 2·0	239 582	1 576	220 128	1 448	+ 8·8
eutitscheiner Localbahn . .	8	3 724	2 787	1 067	2 330	3 397	425	3 002	375	+ 13·3	13 524	1 690	13 906	1 738	— 2·8
esterr. Local-Eisenbahn-Ges.	67	7 441	12 748	2 363	12 538	14 901	222	3 211	268	— 17·2	81 677	1 219	20 013	1 668	— 26·9

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat April 1882	Im Monat April 1882 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat April							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Ap[ril]				
				1882				1881		Differz. pro Kilom. in Procent	1882		1881		Diff[erz.] pr[o] Kilo[m.] in Proc[ent]
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Oesterreich. Nordwestb. Garant. Strecke	623	138 330	123 821	176 208	417 598	593 806	953	557 497	895	+ 6·5	2 357 702	3 784	2 243 910	3 602	+
Oesterreich. Nordwestb. Ergänzungsnetz	305	61 484	133 033	58 379	275 877	334 256	1 096	312 262	1 024	+ 7·0	1 415 414	4 641	1 465 814	4 806	—
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33	6 824	11 097	3 011	21 687	24 728	749	24 376	739	+ 1·4	106 986	3 242	89 985	2 727	+ 1
Pilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	11 552	30 822	12 573	64 586	77 159	498	85 130	549	— 9·3	374 786	2 418	395 506	2 552	—
Pilsen-Eisenstein	97	8 001	20 415	5 950	36 879	42 829	442	36 636	378	+ 16·9	196 999	2 031	170 028	1 753	+ 1
Prag-Duxer Eisenbahn	155	13 473	37 286	13 048	66 585	79 633	514	72 279	466	+ 10·3	429 279	2 770	400 094	2 581	+
Stauding-Stramberger Localb.	18	3 756	4 154	753	5 135	5 888	327	. .	. .	. .	25 776	1 432	. .	. .	.
Südnordd. Verbindungsbahn	283	62 611	70 774	40 546	146 347	186 893	660	186 195	658	+ 0·3	835 646	2 953	902 253	3 188	—
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	38 220	46 318	29 644	72 488	102 132	851	100 326	836	+ 17·9	432 012	3 600	472 562	3 938	—
Vorarlberger Bahn	96	35 977	16 778	14 895	23 862	38 757	404	39 628	413	— 2·2	140 089	1 459	141 262	1 471	—
Wien-Aspanger Bahn	80	22 868	3 067	13 377	6 089	19 466	243	. .	. .	. .	67 388	842	. .	. .	.
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	15 681	43 561	9 220	58 130	67 350	990	75 733	1 114	— 11·1	256 856	3 777	284 342	4 182	—
Summe	9 051	1 764 672	2 388 955	1 892 808	6 167 770	8 060 578	891	7 755 933	892	— 0·1	33 813 174	3 761	31 927 528	3 671	0
Ungarische Eisenbahnen.															
I. Kgl. Ungar. Staatsbahnen.	2 743	255 000	290 000	311 400	1 005 600	1 317 000	480	1 281 994	487	— 1·4	5 464 608	2 044	4 944 571	1 889	+
II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.															
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	6 500	5 400	5 500	12 700	18 200	319	22 848	401	— 20·4	73 845	1 296	82 643	1 450	—1
Báttaszek-Dombovár-Zákány (Donau-Drau) Bahn	166	12 000	7 200	7 000	20 000	27 000	163	23 544	142	+ 14·8	119 427	719	104 800	631	+ 1
III. Privatbahnen in eigener Verwaltung.															
Alföld-Fiumaner Bahn	392	75 562	42 300	56 579	112 368	168 947	431	160 658	410	+ 5·1	628 250	1 603	567 580	1 448	+ 1
Arad-Körösthaler Bahn	90	7 437	6 366	4 966	12 051	17 017	189	13 991	226	— 16·4	63 436	705	49 943	806	— 1
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	19 887	18 433	16 508	57 904	74 412	257	49 641	171	+ 50·3	359 136	1 235	301 864	1 041	+ 1
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	17 660	28 107	9 819	40 587	50 406	741	50 921	749	— 1·1	186 620	2 744	182 659	2 686	+
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	12 296	43 889	7 329	88 483	95 822	1 409	95 876	1 410	— 0·1	366 778	5 394	334 806	4 924	+
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	17 214	13 589	9 587	20 372	29 959	254	35 575	301	— 15·6	137 512	1 165	146 845	1 244	—
Szamosthaler Eisenbahn	45	4 670	7 343	3 106	3 993	7 099	158	. .	. .	. .	26 134	581	. .	. .	.
Ungarische Nordostbahn	580	56 187	38 415	55 831	140 921	196 752	339	173 398	299	+ 13·4	738 384	1 273	674 192	1 162	+
Summe	4 617	484 413	501 042	487 625	1 514 989	2 002 614	434	1 909 446	430	+ 0·9	8 164 130	1 795	7 389 903	1 672	+
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 302	1 050 284	952 537	1 433 617	4 627 620	6 061 237	1 143	5 966 039	1 138	+ 0·9	23 679 506	4 466	22 986 464	4 363	+
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	9 051	1 764 672	2 388 955	1 892 808	6 167 770	8 060 578	891	7 755 933	892	— 0·1	33 813 174	3 761	31 927 528	3 671	0
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 617	484 413	501 042	487 625	1 514 989	2 002 614	434	1 909 446	430	+ 0·9	8 164 130	1 795	7 389 903	1 672	+
Hauptsumme	18 970	3 299 369	3 842 534	3 814 050	12 310 379	16 124 429	850	15 631 418	850	0	65 656 810	3 480	62 303 895	3 389	+

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 43. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Juni 1882.

Inhalt: Die Ausnutzung der Locomotiven auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880. — Elektrisches Licht auf Französischen Bahnhöfen. — Pennsylvania Bahn nach dem Jahresbericht pro 1881. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Aus den Generalversammlungen und Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahngesellschaften. — Präjudizien. — Literatur: Reichs-Kursbuch. — Deutsche Betriebs-Ergebnisse pro April 1882. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Personenverkehr. 4 Auszahlungen. 5. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Ausnutzung der Locomotiven auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880.

Im Jahrgang 1880 dieser Zeitung ist auf Grundlage der Internationalen Eisenbahnstatistik pro 1876 und der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1878 nachgewiesen, dass die durchschnittliche Ausnutzung der Locomotiven in Deutschland und Oesterreich-Ungarn ungünstiger ist, als in den übrigen, bei der Internationalen Statistik betheiligten Ländern (Frankreich, Italien, Schweiz, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen und Rumänien).

Dieses Verhältniss scheint sich sowohl in Deutschland wie in Oesterreich-Ungarn seit 1878 etwas gebessert zu haben, denn nach Columne 78 d der Vereinsstatistik pro 1880 betrugen die durchschnittlich pro Locomotive gefahrenen Nutz-, Leerfahrt- und Rangirkilometer:

Auf den Deutschen Bahnen	pro 1880	27 668
	„ 1878	26 950
„ „ Oesterr.-Ungarischen Bahnen	„ 1880	25 775
	„ 1878	25 382
„ „ anderen Vereinsbahnen	„ 1880	32 401
	„ 1878	32 841

Die grösseren Deutschen Bahnen (wozu hier nur solche Bahnen gerechnet werden sollen, auf denen jährlich mindestens 750 000 Nutz-, Leerfahrt- und Rangirkilometer gefahren werden) gruppiren sich mit Rücksicht auf die Ausnutzung der Locomotiven folgendermassen:

A. Ueber 30 000 km Ausnutzung.

1.	Berlin-Dresdener Bahn	42 361
2.	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	34 265
3.	Altona-Kieler Bahn	33 523
4.	Halle-Sorau-Gubener Bahn	32 775
5.	Bergisch-Märkische Bahn	32 611
6.	Schleswigsche Bahnen	32 451
7.	Hessische Ludwigsbahn	32 124
8.	Sächsische Staatsbahnen	31 662
9.	Thüringische Bahn	30 659
10.	Pfälzische Bahnen	30 161

B. Zwischen 30 000 und 25 000 km Ausnutzung.

11.	Berlin-Hamburger Bahn	29 843
12.	Berlin-Anhaltische Bahn	29 797
13.	Köln-Mindener Bahn	29 689
14.	Oberschlesische Bahn	29 361
15.	Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn	29 011
16.	Rhein-Nahebahn	28 794
17.	Directionsbezirk Frankfurt a. M.	28 614
18.	Magdeburg-Halberstädter Bahn	28 564
19.	Main-Neckarbahn	27 694
20.	Rheinische Bahn	27 342
21.	Elsass-Lothringische und Luxemburgische Bahnen	27 333
22.	Braunschweigische Bahnen	26 374
23.	Directionsbezirk Hannover	26 092
24.	Directionsbezirk Berlin	25 891
25.	Lübeck-Büchener Bahn	25 688
26.	Bayerische Staatsbahnen	25 348

C. Unter 25 000 km Ausnutzung.

27.	Badische Staatsbahnen	24 816
28.	Oldenburgische Staatsbahnen	24 560
29.	Märkisch-Posener Bahn	23 444
30.	Directionsbezirk Bromberg	21 877
31.	Werrabahn	21 784
32.	Stargard-Posener Bahn	21 589
33.	Berlin-Stettiner Bahn	21 139
34.	Berlin-Görlitzer Bahn	20 470
35.	Ostpreussische Südbahn	19 448

Die grösseren Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gruppiren sich unter denselben Voraussetzungen folgendermassen:

A. Ueber 30 000 km Ausnutzung.

1.	Aussig-Teplitzer Bahn	35 028
2.	Böhmische Nordbahn	34 337
3.	Oesterreichische Nordwestbahn, garantirte Linien	33 721
4.	„ „ Ergänzungsnetz	33 357
5.	Ungarische Staatsbahnen, östliche Linien	33 288
6.	Böhmische Westbahn	32 696
7.	Pilsen-Priesener Bahn	32 295
8.	Kaschau-Oderberger Bahn	32 144

B. Zwischen 30 000 und 25 000 km Ausnutzung:

9.	Franz-Josefbahn	29 993
10.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	29 451
11.	Kronprinz Rudolfbahn	28 103
12.	Ferdinands-Nordbahn	28 034
13.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	27 926
14.	Elisabethbahn (normalspurige Linien)	27 627
15.	Ungarische Westbahn	25 437
16.	Südbahn	25 157

C. Unter 25 000 km Ausnutzung.

17.	Buschtěhrader Bahn	24 771
18.	Ungarische Staatsbahnen, nördliche Linien	24 541
19.	Alföld-Fiumaner Bahn	23 735
20.	Galizische Karl-Ludwigbahn	22 126
21.	Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft	21 560
22.	Ungarische Nordostbahn	21 072

Bei den im Vorstehenden sub A. aufgeführten Bahnen erscheint die Ausnutzung der Locomotiven als günstig, bei den sub C. aufgeführten Bahnen als ungünstig. Die verhältnissmässig ungünstige Ausnutzung auf verschiedenen der sub C. aufgeführten Bahnen lässt sich zum Theil durch ungünstige Steigungsverhältnisse der Bahn oder durch schwachen Verkehr auf Zweigbahnen erklären. Jedenfalls scheint aber für eine grössere Zahl der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen genügende Veranlassung vorzuliegen, eine bessere Ausnutzung ihrer Locomotiven zu erstreben, und aus einem Vergleich der obigen Angaben ist zu erkennen, dass sich in dieser Hinsicht noch erhebliche Fortschritte machen lassen.

H. T.

Elektrisches Licht auf Französischen Bahnhöfen.

In Frankreich haben die Eisenbahngesellschaften bereits im Jahre 1877 angefangen, in ausgiebigerem Masse von der elektrischen Beleuchtung ihrer Bahnhöfe Gebrauch zu machen. Den Anfang machte die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, welche in demselben Jahre ihren Bahnhof in Paris mit elektrischen Lampen nach dem System der Gesellschaft Lontin & Co. versah. Sie eröffnete zuerst eine Reihe von Versuchen, welche sich auf eine Zeit von 30 Tagen und 28 Lampen erstreckte, mit denen sie die Personenhalle, die Vestibüle und Gepäckräume des Bahnhofs erleuchten liess. Nachdem diese Versuche zur Zufriedenheit der Verwaltung ausgefallen waren, entschloss sie sich, die Gesellschaft Lontin & Co. mit der ausschliesslichen Beleuchtung ihrer höchst umfangreichen Eil- und Gepäckgut-Expedition auf dem Bahnhofe zu Paris zu beauftragen. Auf dem hier liegenden Quai, welcher bis dahin mit Gas beleuchtet wurde, herrscht während der ganzen Nacht der stärkste Verkehr, welcher eine gute und ausgiebige Beleuchtung fortwährend zu seiner Bewältigung nothwendig macht. Dazu waren bis jetzt 200 Gaslaternen in Gebrauch gewesen; dieselben wurden jetzt durch elektrische Lampen nach dem System Lontin de Marson ersetzt, von denen jede eine Stärke von 65 Normallampen à la Carcel besass. Die Verwaltung bezahlte der Gesellschaft den Preis von 50 Cts. auf die Stunde, in der die Lampe brennend unterhalten wird, ein Preis, welcher in seiner Gesammtheit etwa dem Verbrauch an Gas jener 200 Lampen entspricht. Zugleich übernahm die Gesellschaft selbst die Unterhaltung der Installation, den Betrieb der elektrischen Maschinen, die Unterhaltung der Lampen, das Anzünden derselben etc. und trug ausserdem die sämmtlichen Installationskosten. Der Vertrag wurde auf ein volles Jahr vereinbart. Die Lampen haben während dieser Zeit zur vollkommenen Genugthuung der Gesellschaft und auch aller Derjenigen functionirt, welche auf den Bahnhöfen der Eisenbahngesellschaft zu thun hatten. Die Verwaltung selbst constatirte dies in einem eingehenden Berichte, welchen sie während der Elektricitäts-Ausstellung in Paris unter die Mitglieder des Congresses zur Vertheilung brachte und welchem wir die gegenwärtigen Notizen entnehmen. In der ganzen Zeit fand nur 3 Mal auf 2—3 Stunden Unterbrechung der elektrischen Beleuchtung statt, Unterbrechungen, welche dazu noch durch Unfälle hervorgerufen worden waren, die mit dem Beleuchtungssystem nichts zu thun hatten.

Die Gesellschaft erklärte sich späterhin bereit, die elektrische Beleuchtung nach Ablauf dieses einen Jahres definitiv zur Einführung zu bringen; ausserdem entschloss sie sich, dasselbe System auch auf dem Bahnhof von Marseille einzuführen und ebenso alle anderen Theile des Pariser Bahnhofs elektrisch zu beleuchten.

Was den Bahnhof in Marseille betrifft, so functionirte daselbst elektrische Beleuchtung nach dem System Lontin bereits zur Zeit der Ausstellung zur vollkommenen Zufriedenheit während eines ganzen Jahres. Es werden daselbst achtzehn verschiedene Lampen angewandt, welche die Personenhalle erleuchten, die bisher nur spärlich und ungenügend mit Gas erhellt werden konnte, und ebenso den Perron für den Eilgutverkehr. In Marseille erhält die Gesellschaft Lontin ebenfalls den obigen Preis von 50 Cts. pro Stunde brennender Lampe. Auf dem Bahnhofe in Paris dagegen ist dieser Preis bis auf 45 Cts. pro Stunde und Lampe heruntergesetzt worden, weil die Zahl der Lampen sich bedeutend vergrössert hat und gegenwärtig etwa 45 Stück umfasst. Die Lampen befanden sich zu damaliger Zeit sowohl in den Personenhallen, als in den Gepäckräumen, den Vestibülen und der Frachtgüter-Expedition.

Die angewandte Maschine ist eine Compoundmaschine von 50 Pferdekraft. Die Lampe nach dem System Lontin de Marson hat die Eigenthümlichkeit, dass sie die Kohlenkerzen horizontal einander gegenüber gerichtet anordnet, und denselben auf diese Weise eine sehr bedeutende Länge giebt, so dass selbst für eine lange Zeitdauer nur ein einziges Paar Kerzen nothwendig und verbraucht wird. Auf diese Weise gelingt es auch, dass die Lampen ihre gesammte Lichtwirkung unvermindert behalten und die Gesammtlichtstärke vermittelst des darüber angebrachten Reflectors auf den Boden geworfen wird, während bei vertical stehenden Kerzen immerhin ein ansehnlicher Theil der Lichtstärke durch die Kerzen selbst wieder verloren geht, oder zum Mindesten ein gewisses Schlaglicht erzeugt wird, welches eine gleichmässige Beleuchtungsweise verhindert. Dieselbe Lampe ist übrigens auch von der Stadt Paris angewandt worden, indem dieselbe die grossen Plätze, welche sich innerhalb des Louvregebäudes befinden, zusammengefasst unter dem Namen Place de la Caroussel, im November v. J. mit 12 verschiedenen elektrischen Lampen versehen hat. Auch hier thut das System, wie einstimmig berichtet wird, gute Dienste.

Es ist, da so viele verschiedene Systeme der elektrischen Beleuchtung auftauchen, erwünscht, über den Umfang und Ort, wo dieselben zur Ausführung kommen etc., Aufschluss zu erhalten. Nur auf diese Weise ist es möglich, schliesslich ein definitives Urtheil zu bekommen, welches von diesen Systemen vorzuziehen sein wird. Die Systeme Brush, Siemens, Jablochkoff und Lontin scheinen vorläufig die meiste Aussicht auf allgemeinere Verwendung zu besitzen.

Pennsylvania Bahn nach dem Jahresbericht pro 1881.

Der Complex dieser zu den grossen Trunklinien gehörenden Bahn ist einer der bedeutendsten und wichtigsten in Nordamerika. Die Hauptstrecken, welche ostwestlich von Newyork, Philadelphia, Washington und Baltimore über Harrisburg einerseits nach Erie, Cleveland etc. am Erie See, andererseits nach Chicago, nach St. Louis an der Mündung des Missouri in den Mississippi, sowie nach Cairo an der Mündung des Ohio in den Mississippi, nach Cincinnati etc. gehen, berühren die bedeutendsten und verkehrsreichsten Städte und Landestheile, haben aber auch die schärfste Concurrenz der übrigen ostwestlich führenden Bahnlinien sowie der Wasserwege zu bestehen.

Die von der Gesellschaft unmittelbar betriebenen östlich von Pittsburg belegenen Linien sind:

1. Die Pennsylvania-Abtheilung, einschliessend die Hauptlinie von Philadelphia nach Pittsburg, 358 Miles mit 812 Miles Seitenbahnen, zusammen 1 170 Miles.

2. Die Vereinigten Bahnen der Newjersey-Abtheilung, einschliessend die Hauptlinie von Jersey City nach Philadelphia, 89 Miles und 341 Miles Zweigbahnen; ferner den Delaware und Raritan Canal, 66 Miles, zusammen 430 Miles Bahnen und 66 Miles Canal.

3. Die Philadelphia- und Erie-Abtheilung, eine Hauptlinie Sunbury, Pha., nach Erie, 288 Miles.

Total 1888 Miles (= 3 040 km) Bahnen und 66 Miles (= 106 km) Canal.

Die Betriebsresultate dieser Strecken stellten sich wie folgt:

	I. Pennsylvania-Abtheilung		II. Newjersey-Abtheilung		III. Philadelphia- und Erie-Abtheilung	
	D.	D.	D.	D.	D.	D.
Einnahme:						
Allg. Frachtverkehr . . .	21229201	+ 995154	7152711	+ 767301	2746609	—384226
Gem. Frachtverkehr . . .	170919	— 107429	176744	+ 44406	96263	— 1230
Für						
I. Cl.-Passagiere	4702753	+ 591956	4531868	+ 430286	532967	+108292
Einwanderer	320631	— 5518	72039	+ 11108	6850	+ 770
Expr.-Verk.	—	—	303174	+ 38080	36351	+ 4769
Ver. St.-Post	479087	+ 107810	194606	+ 58007	27048	+ 566
Gem. Passagiere	106491	+ 6749	50645	+ 7347	8220	— 2364
Renten . . .	195452	— 19826	—	—	—	—
Del. u. Raritan Canal .	—	—	541077	+ 121646	—	—
Summa	27647009	+1659351	13022864	+1478181	3454309	—273423
Ausgabe:						
Transp.-Führ.	5705010	+ 385665	4704054	+ 613993	778000	+ 14082
Betriebskraft	4379352	+ 375623	2036266	+ 278661	718759	+ 15282
Wagenunterhaltung . . .	1650520	— 155227	584106	+ 58102	278411	+ 3986
Bahn-Unterhaltung . . .	3201215	+ 712486	1181437	— 258717	654890	— 38356
Allg. Kosten	532372	+ 98436	73103	+ 3062	—	—
Canalausgab.	—	—	232314	— 99029	—	—
Summa	15468469	+1416983	8811281	+ 596073	2430060	+ 71706
Nettoertrag	12178540	+ 242368	4211584	+ 882110	1024249	—345131

Zu letzterem treten noch hinzu: I. Pennsylvania-Abtheilung: diverse Zinsen von Capitalien etc. 3 527 895 D., sonstige diverse Einnahmen 195 731 D., ergiebt Gesammt-Nettoertrag 15 902 166 D.; II. Newjersey-Abtheilung: diverse Zinsen von Capitalien etc. 210 836 D., ergiebt Gesammt-Nettoertrag 4 422 420 D.

Aus den weiteren Finanzverhältnissen des vorjährigen Betriebes ist nur noch anzugeben, dass nach Zahlung der Zinsen etc. bei Abtheilung II ein Verlust von 302 865 D. entstanden und für Abtheilung I eine Dividende von 8 pCt. = 5 861 718 D. (+ gegen 1880 von 1 040 794 D.) sowie für Abtheilung III eine solche von 723 025 D. gezahlt und für alle drei Abtheilungen eine Reserve von ca. 2,2 Millionen Dollar zurückbehalten ist.

Nach der vorstehenden Tabelle sind also in den Pennsylvania-Abtheilung die Bruttoeinnahmen erheblich höher gewesen als 1880 und, ungeachtet der bemerkbar höheren Ausgaben und der während eines grossen Theiles herrschenden sehr niedrigen Frachtsätze, weisen auch die Nettoeinnahmen eine wenn auch nur geringe Vermehrung nach. Dies günstige Resultat schreibt die Verwaltung der besonders sorgfältigen Pflege des Localverkehrs zu. Bei der Newjersey-Abtheilung sind die Bruttoeinnahmen bedeutend gestiegen, ohne eine correspondirende Zu-

nahme der Ausgaben. Dagegen sind die Resultate der Philadelphia- und Erie-Abtheilung weniger günstige gewesen, da im Durchgangsverkehr die Concurrenz wegen der zu niedrigen Frachten aufgegeben werden musste und der Localverkehr infolge der Beschaffenheit der durchzogenen Landstriche wenig Chancen bietet.

Das Gesammtresultat der 3 Abtheilungen gestaltet sich daher:

Jahr	Bruttoertrag	Betriebsausgaben	Renten und Zinsen	Nettoertrag
1881 .	44 124 184 D.	26 709 810 D.	2 762 272 D.	14 652 101 D.
1880 .	41 260 072 „	24 624 048 „	2 728 562 „	13 906 163 „
Zun.	2 864 112 D. = 6,9 pCt.	2 084 762 D. = 8,5 pCt.	33 710 D. = 1,2 pCt.	745 638 D. = 5,4 pCt.

Die Procente der Ausgaben von den Einnahmen betragen auf den verschiedenen Abtheilungen:

	1881	1880	1879	1878
Pennsylvania-Abtheilung (incl. Zweigb.)	55,95	54,07	54,05	53,75
Verein. Newjersey-Abtheilung (incl. Zweigb.)	68,73	70,86	67,93	65,50
Delaware und Raritan Canal	42,94	79,00	46,97	55,50
Philadelphia- und Erie-Abth.	70,35	63,27	68,90	70,00

Verkehr 1881 in Tausenden und in Procenten gegen das Vorjahr:

	Beförderte Passagiere		Passagiermeilen		Beförderte Gütertonnen		Tonnenmeilen	
Hauptlin. u. Zwgb.	9071	+17	230675	17,1	18229	18,6	2355438	15,5
Ver. Newjers.-Abth.	9132	+11,1	197366	15,4	7388	26,8	480995	26,0
Phil.- u. Erie-Abth.	775	+29,5	18274	23,5	5277	8,9	495395	11,4
Delaw. u. Rar. Canal	—	—	—	—	1710	26,9	68981	29,0
Summa	18985	+14,5	446311	16,6	32606	19,0	3700811	12,4

Durchschnittlich legte jeder Passagier auf der Hauptlinie nebst Zweigbahn 25,4 Miles zurück.

An Gepäck wurden auf allen drei Abtheilungen zusammen 1 564 858 Stück behandelt und ungeachtet dieser bedeutenden Anzahl wurden an Entschädigungen für verlorenes oder beschädigtes Gepäck nur 487,15 D. bezahlt — jedenfalls nach dieser Richtung hin ein vortreffliches Zeugniss für die Amerikanische Gepäck-Beförderungsart.

Von den auf der Hauptlinie beförderten Gütern gehören ca. 90 pCt. dem Local-, also nur ca. 10 pCt. dem directen Verkehr an und ungefähr 50 pCt. sämmtlicher Güter bestanden in Kohlen und Cokes. Die Petroleumtransporte beliefen sich auf 712 372 Barrels. Der Getreideverkehr zeigte einen starken Ausfall gegen das Vorjahr.

Die Einnahmen und Kosten pro Mile betragen für die gesammten östlich von Pittsburg belegenen Linien in Cents:

	pro Personenmeile			pro Tonne und Meile		
	Einnahme	Ausgabe	Nettoertr.	Einnahme	Ausgabe	Nettoertr.
1881 .	2,376	1,615	0,761	0,857	0,517	0,340
1880 .	2,222	1,674	0,548	0,918	0,540	0,378

Ueber die westlich von Pittsburg belegenen, theils durch die Pennsylvania Gesellschaft direct, theils unter deren Controle von der Pittsburg, Cincinnati und St. Louis Gesellschaft betriebenen, der Länge nach nicht bezeichneten Strecken sind die uns zu Gebote stehenden Angaben weniger eingehend wie für die oben bezeichneten drei Abtheilungen, wir beschränken uns daher auf die nachstehenden Notizen:

	1881	gegen 1880 pCt.		1881	gegen 1880 pCt.
Beförd. Passag.	10701576	+10,7	Beförd. Güter t	25914352	+16,2
Passagiermeilen	364865113	+13,4	Tonnenmeilen .	2903856815	+19,7

Die Resultate der gesammten östlich und westlich von Pittsburg belegenen, direct betriebenen Linien ergeben sich daher wie folgt:

	1881	gegen 1880 pCt.		1881 D.	gegen 1880 pCt.
Passagiere . . .	29686985	+ 13	Bruttoeinnahme	75182974	+ 6,2
Passagiermeilen	811181668	+ 15	Ausgaben incl.		
Beförd. Güter t	58520616	+ 15	Rent., Zins. etc.	46243278	+ 9,6
Tonnenmeilen .	6604667188	+ 16	Nettoerträge . .	28939696	+ 1,2

Von der Grossartigkeit des Unternehmens kann man sich annähernd eine Vorstellung machen, wenn man erfährt, dass die Pennsylvania Bahngesellschaft ausser den Bahnen etc., um die es sich in den vorstehenden Angaben handelt, noch eine ansehnliche Zahl von Bahnen und anderen Unternehmungen in ihrer Gewalt hat, entweder durch Actienbesitz oder durch „Controlirung" des Betriebes etc. Es sind dies u. A. die Pennsylvania-Canalgesellschaft, 4 Kohlengesellschaften, die Camden- und Philadelphia-Fähre, die Amerikanische Dampf-Schifffahrtgesellschaft, 7 Bahnen östlich von Pittsburg (mit einer Bruttoeinnahme von ca. 14 Mill. Dollar) und 6 Bahnen westlich von dieser Stadt (mit Bruttoeinnahme von ca. 6 Millionen Dollar). Verhandlungen wegen Uebernahme bezw. Mitbenutzung einer Anzahl anderer Bahnen in ähnlicher Weise sind theils zum Abschluss gekommen, theils noch schwebend.

Bezüglich der baulichen Verhältnisse mögen zwei wichtige Punkte Erwähnung finden. Erstlich die am 5. December 1881 erfolgte Eröffnung der neu gebauten grossartigen Broadstreet-Personenstation in Philadelphia. Auf derselben gehen seit Anfang dieses Jahres täglich 200 Personenzüge ein und aus; dieselbe entspricht allen weitgehenden Erfordernissen in der ausgiebigsten Weise. Die Kosten betrugen 2 333 507 D. für den Bau, 2 038 731 D. für den Grunderwerb, zusammen 4 272 268 D. (= ca. 17 000 000 ℳ). Die Kosten des Grunderwerbs sind dadurch so ausserordentlich hoch geworden, dass man nicht blos das für den nächsten Bedarf nöthige Terrain ankaufte, sondern sich die Disposition über das die Station in einem weiteren Kreise umgebende Land sichert, um für den künftig eintretenden weiteren Bedarf gesichert zu sein.

Ferner wurde in Philadelphia an Stelle eines am 28. April v. J. durch Feuer zerstörten grossen Elevators mit dem Bau eines neuen, im Juni 1882 bereits zu eröffnenden Elevators von 2 Mill. Bushel Nutzungsfähigkeit begonnen.

Zum Schluss führen wir über die Finanzverhältnisse der Gesellschaft noch an: die Actien derselben hatten eine Höhe von 77 672 750 D., die Obligationen und sonstigen Verpflichtungen beliefen sich auf 97 875 126 D., in Summa 175 547 876 D. (= ca. 702 Millionen Mark).

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 1. Juni. (Politische Wochenschau. Statistische Gebühr für Massen-Gütersendungen mit den Eisenbahnen. Berlin-Anhalt. Eröffnung der Gotthardbahn. Rumänische Bahngesellschaft. Betriebsergebnisse pro April.)

In der vorigen Woche hat sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ein Ereigniss von internationaler Bedeutung vollzogen, welches dem Anfang derselben eine besondere Signatur verlieh, nämlich die unter grosser Feierlichkeit von Statten gegangene Einweihung der Gotthardbahn. Die betheiligten Länder, die Schweiz, Deutschland und Italien waren durch Mitglieder ihrer Regierungen und Parlamente vertreten und wurde hierdurch der Feier eine internationale Weihe verliehen, welche in allseitigen sympathischen Kundgebungen ihren Ausdruck fand. Der Gotthardtunnel, durch dessen Eröffnung die directe Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Italien hergestellt ist und in dessen Vollendung die moderne Technik einen ihrer höchsten Triumphe feiert, wurde in Anbetracht der vielen natürlichen, finanziellen und sonstigen Schwierigkeiten verhältnissmässig kurzen Zeit von 10 Jahren fertiggestellt; derselbe hat eine Länge von 14 913 m und überbietet somit den bisher als unerreichtes Wunder auf diesem Gebiete der Baukunst gepriesenen Mont-Cenistunnel, zu dessen Vollendung nahezu 23 Jahre erfordert wurden, an Länge noch um 2 580 m. So hoch nun auch dieses Riesenwerk in technischer Beziehung steht, so ist doch noch von viel grösserer, noch gar nicht zu berechnender Tragweite und Bedeutung der Einfluss, den dasselbe auf die wirthschaftliche Entwickelung der betheiligten Länder, sowie auf den Weltverkehr und die Cultur überhaupt ausüben muss. Es ist klar, dass in Folge dieser directen und bequemen Verbindung zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien der Handel und der Güteraustausch zwischen diesen Ländern einen gewaltigen Aufschwung nehmen und dass namentlich Deutschland dadurch in der Lage sein wird, auf dem Italienischen Markte seiner Kohle und seiner Eisenproduction leichteren Absatz zu verschaffen und der Englischen Concurrenz mit Aussicht auf Erfolg entgegen zu treten. — Die Parlamentsferien wurden von der Presse der verschiedenen Parteien zu lebhaften Erörterungen der Fragen, welche den Reichstag nach seinem Wiederzusammentritt beschäftigen werden, benutzt. Wegen der andauernden Krankheit des Reichskanzlers steht die Entscheidung darüber aus, ob das in der letzten Preussischen Landtagssession berathene kirchenpolitische Gesetz die Königliche Sanction erhält; aus dem nämlichen Grunde gehen die Ansichten über die Stellung der Regierung zu der Monopolvorlage diametral auseinander und vermag Niemand anzugeben, welche Stellung die Regierung zu dem Vorschlag einer Ueberweisung der beiden Versicherungsgesetze an eine Reichstagscommission einnehmen wird. — Der „R.-Anz." publicirt das Gesetz, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahn-Netzes (siehe den in No. 9 No. 134 abgedruckten Gesetzentwurf), sowie das Gesetz, betr. die Verstaatlichung der Berlin-Anhalter Bahn (siehe Gesetzentwurf in No. 22 S. 321).

In Betreff der Berechnung der statistischen Gebühr für Massengüter bei Versendungen mit den Eisenbahnen hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 8. Mai d. J. nachstehenden Beschluss gefasst: 1. Bei Sendungen von den im § 11 Absatz 2 Ziffer 3 des Gesetzes, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs etc. vom 20. Juli 1879 bezeichneten Massengütern, für welche nach § 3 desselben ein Anmeldeschein genügen würde, bei denen jedoch in Folge der Bestimmungen im § 6 letzter Satz der Bekanntmachung und im § 50 Ziffer 1 Absatz 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 mehrere Anmeldescheine zu übergeben sind, kann die nach § 11 Absatz 4 des Gesetzes erforderliche Anrechnung der vollen statistischen Gebühr für Bruchtheile der Mengeneinheiten bei

Beobachtung der nachfolgenden Vorschriften auf die bei der Gesammtmenge sich ergebenden Bruchtheile beschränkt werden. a) Der Absender hat ausser den einzelnen speciellen Anmeldescheinen einen den Inhalt derselben umfassenden generellen Anmeldeschein über die ganze zusammengehörige Sendung zu übergeben. b) In den speciellen Anmeldescheinen ist auf den zugehörigen generellen Anmeldeschein und in letzterem auf die mit fortlaufenden Ordnungszahlen zu bezeichnenden speciellen Anmeldescheine zu verweisen. c) Die nach § 13 des Gesetzes zu verwendenden Stempelmarken sind nach Massgabe des § 18 der Bekanntmachung auf dem generellen Anmeldeschein anzubringen. d) Der generelle Anmeldeschein ist der Anmeldestelle zusammen mit den speciellen Anmeldescheinen, beziehungsweise, wenn die einzelnen Theile der Sendung in Folge unvorhergesehener Umstände nicht gleichzeitig am Sitze der Anmeldestelle eintreffen sollten, mit den speciellen Anmeldescheinen über den zuerst angekommenen Theil der Sendung zu übergeben (§ 7 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes). e) Den Bestimmungen im § 9 der Bekanntmachung ist sowohl in Bezug auf den generellen, als auch hinsichtlich der speciellen Anmeldescheine zu genügen. f) Die nach § 7 Absatz 2 des Gesetzes zu übergebende schriftliche Erklärung ist dem generellen Anmeldeschein beizufügen. 2. In den unter Ziffer 1 bezeichneten Fällen ist die nach § 8 des Gesetzes und § 10 der Bekanntmachung von der Anmeldestelle vorzunehmende Prüfung auf die Uebereinstimmung der speciellen Anmeldescheine mit dem generellen Anmeldeschein zu erstrecken und die Anschreibung der Waaren in den Verkehrsnachweisungen auf Grund der letzteren zu bewirken.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn geht bekanntlich mit dem 1. Juli cr. in den Betrieb und den Besitz des Staates über und wird von dem genannten Tage ab durch eine Königliche Eisenbahn-Direction verwaltet. Damit löst sich dann auch die bisherige Direction der Berlin-Anhaltischen auf, und während ein Theil der Mitglieder dieser Direction ins Privatleben zurücktritt, wird ein anderer Theil in die Königliche Direction eintreten. Gänzlich ausscheiden werden, wie wir hören, die Herren Fournier, Schrader und Martini. Die Herren Geh. Ober-Baurath Siegert, Regierungs- und Baurath Jädicke, Ober-Bergrath Niedner und Assessor a. D. Magnus werden in den Staatsdienst eintreten und bis auf Weiteres die Königliche Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn bilden, wobei Herr Geheimrath Siegert den Vorsitz führen wird. Wie wir vernehmen, werden zu diesen noch zwei weitere Mitglieder von anderen Staatsbahnen treten. — Die durch verschiedene Zeitungen gegangene Nachricht, wonach der gesammte „Personenzug-“ Verkehr der Berlin-Lehrter Eisenbahn in Berlin nach dem Berlin-Anhaltischen Bahnhofe zwecks Freigebung des Lehrter Bahnhofs verlegt werden soll, kann der „Berl. Actionair“ soweit bestätigen, als die betreffende Vorlage dem Minister der öffentlichen Arbeiten in diesen Tagen zur Beschlussfassung unterbreitet werden wird. Wenn der nähere Termin dieser Veränderung nach Lage der Sache auch noch nicht bestimmt werden kann, so scheint man doch, wenn die höchste Instanz ihre Genehmigung ertheilt, jedenfalls noch vor Eintritt der Winterfahrordnung damit vorgehen zu wollen.

Der Eröffnung der Gotthardbahn widmet die „Provinzial-Correspondenz“ einen Artikel, der nach einigen einleitenden Worten folgendermassen lautet: Die Bedeutung der Eisenstrasse durch den Gotthard ist zunächst, dass sie das Deutsche Reich, die Schweiz und Italien enger miteinander verknüpft, indem sie das gewaltige Verkehrshinderniss, die Alpen, den Mitteln des modernen Verkehrs erschliesst. Die Schweiz bildet nun nicht mehr die Grenzregion, sondern die Durchgangsregion des Deutsch-Italienischen Verkehrs. Dieser Verkehr aber, und das ist die fernere grössere Bedeutung der Gotthardbahn, wird zu einem wichtigen Gliede des Weltverkehrs. Aus den Meeren, welche den Süden Asiens umspülen, wurden die Producte Asiens in einer Zeit, die noch nicht lange hinter uns liegt, auf dem Seewege um Afrika oder sogar um das Cap Horn in die Häfen der Nordsee und des Mittelmeeres geführt. Seit der Vollendung des Suezcanals erreichen diese Waaren auf einem weit kürzeren Wege das Mittelmeer. Aber ein Theil derselben und ebenso ein Theil der Deutschen, nach Asien zu führenden Waaren mussten immer noch die beschwerliche Reise durch das Mittelmeer und den die Westküste Europas umspülenden Theil des Atlantischen Oceans machen, um so durch die Nordsee in die Deutschen Häfen zu gelangen. Denn die Landwege, welche aus Deutschland an das Mittelmeer führten, durchliefen Französisches oder Oesterreichisches Gebiet. Die Gotthardbahn eröffnet den Deutschen Waaren einen directen Weg an das östliche wie an das westliche Mittelmeer und eröffnet zugleich den Waaren des fernen Ostens, Südens und Westens, d. h. Asiens, Australiens, Afrikas, und für gewisse Jahreszeiten auch Amerikas, einen directen Zugang zu Deutschland. Denn durch die Verbindung des Dampfes mit der Eisenstrasse haben die Mittel des Landtransportes die Mittel der Schifffahrt in unserer Zeit an Raschheit überflügelt. So kann, wie eine Zeitung richtig bemerkt hat, die Gotthardbahn das Mittelmeer wiederum zum Welthandels- und Weltculturmeer machen, wie im Alterthum und Mittelalter. In weit höherem Grade als im Mittelalter wird Deutschland, obwohl kein Grenzland des Mittelmeeres, in der beginnenden Epoche in das grosse Verkehrscentrum derselben hineinwirken und seinerseits die belebenden Wirkungen desselben empfangen. Die Bedingung ist nur, dass das Deutsche Volk und Reich gedeihen, und dies liegt am Deutschen Volke selbst. Denn nicht auf die mechanische Beherrschung der Natur und auf die immer grössere Vervielfältigung der dazu geeigneten Mittel kommt es an, wie eine selbstzufriedene Oberflächlichkeit uns zum Ueberdruss predigt. Das Gedeihen der Völker hängt vielmehr ab einmal von der Tüchtigkeit ihrer staatlichen Organisation, die Triumphe der Technik in den Dienst der nationalen Macht zu stellen und zur Antheilnahme an der sich ausbreitenden Weltherrschaft zu verwenden. Noch weit mehr hängt das Gedeihen der Völker ab von der Stärke des in ihnen durch das Christenthum gepflegten Geistes, um bei dem Wachsthum der materiellen Güter, welches die Technik herbeiführt, das sittliche Gleichgewicht in den einzelnen Persönlichkeiten, das gerechte Verhältniss zwischen allen Volkstheilen zu bewahren. Daher ist es ein glückliches Vorzeichen, dass die Herstellung der Gotthardbahn seit der entscheidenden Anregung im Jahre 1863 zum guten Theil ein Werk des Fernblicks und der Geschicklichkeit der Deutschen Staatskunst ist. Ehe die Mechanik ihr Werk beginnen konnte, musste auch hier die Politik das Ihre thun. Es handelte sich um das Zusammenwirken verschiedener Staaten, innerhalb deren innere und äussere Einflüsse das Unternehmen bekämpften. Politische Rivalität, merkantile Eifersucht, selbst locale Gegensätze lehnten sich gegen die Vollendung auf. Alle diese Hindernisse musste die Hand des Staatsmannes überwinden, bevor die Mechanik ihre Hand anlegen und den verdienten Ruhm ernten konnte. Möge die Staatskunst ihren Lohn in der Aussicht auf segensreiche, langdauernde, immer an Gehalt und Verbreitung zunehmende Früchte ihrer Arbeit für die drei bei dem Unternehmen vereinigten Völker und für drei Welttheile finden!

In Betreff der Liquidation der Rumänischen Eisenbahn-Gesellschaft hat die Rumänische Deputirtenkammer folgenden, ihr von der Regierung unterbreiteten Gesetzentwurf angenommen: Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, die Auflösung der Rumänischen Eisenbahn-Gesellschaft herbeizuführen sowie die gesetzlichen Mittel anzuwenden, um mit Rücksicht auf das öffentliche Interesse den Rest der noch nicht gegen Obligationen umgetauschten alten Actien zu liquidiren oder zu expropriiren. Art. 2. Die den Besitzern dieser Actien zu bewilligende Abfindung darf auf keinen Fall den in Art. XI des Cessionsvertrages vorgesehenen Betrag übersteigen. Was den Art. XI des Cessionsvertrages betrifft, so bemerken wir, dass in demselben von der Convertirung der Stammactien (60 pCt. in neuen Staatsobligationen) und Stammprioritäten (133⅓ pCt. in neuen Staatsobligationen) die Rede ist. Den Besitzern der noch nicht umgetauschten Stammactien und Stammprioritäten soll demnach als Abfindung bei der Liquidation auf keinen Fall mehr als ein nachträglicher Umtausch in dem angegebenen Verhältniss bewilligt werden.

Die Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. zeigen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Uebersicht für die 61 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April v. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war.) Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im April d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 29 226,84 km Betriebslänge) bei 35 Bahnen mit zusammen 21 958,12 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 7 268,72 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 33 Bahnen mit zusammen 20 631,80 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 8 595,04 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 226,84 km Betriebslänge), bei 39 Bahnen mit zusammen 23 258,41 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 5 968,43 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 37 Bahnen mit zusammen 21 932,09 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 7 294,75 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende April d. Js.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres im Ganzen (mit 29 226,84 km Betriebslänge) bei 45 Bahnen mit zusammen 25 799,45 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 3 427,39 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 43 Bahnen mit zusammen 24 473,13 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 4 753,71 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben

Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 29 226,84 km Betriebslänge), bei 46 Bahnen mit zusammen 26 182,84 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 3 044,00 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 44 Bahnen mit zusammen 24 856,52 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 4 370,32 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende April d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 197 261 200 ℳ (393 957 900 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 758 708 300 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4 051,78 km, so dass auf je 1 km 295 490 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. Js. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 426 467 143 ℳ (576 697 150 ℳ Stammactien, 207 456 900 ℳ Prioritäts - Stammactien und 642 313 093 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 7 260,54 km, so dass auf je 1 km 196 468 ℳ entfallen.

Aus den Generalversammlungen und Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahngesellschaften.

Die Berlin-Görlitzer Bahn hielt vor Kurzem ihre Generalversammlung ab. Die dabei stattgehabten Wahlen ergaben die Wiederwahl der ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsraths. Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn erzielte folgende Betriebsresultate im Jahre 1881, denen gegenüber wir in ( ) die des Jahres 1880 angeben: Einnahmen 6 266 354 ℳ (6 134 347), Betriebsausgaben 3 460 315 ℳ (3 420 308), Ueberschuss 2 806 039 ℳ (2 714 039), hierzu vom Vorjahre 48 521 ℳ (20 461), zusammen 2 854 560 ℳ (2 734 500), Verzinsung und Amortisation 1 643 878 ℳ (1 658 595), zum Reserve- und Erneuerungsfonds 513 865 ℳ (502 105), Tantièmen etc. 19 894 ℳ (9 698), Steuern 16 923 ℳ (14 103), Dividende auf die Prioritätsstammactien 660 000 ℳ (550 000).

Der Bilanz der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn entnehmen wir Folgendes über die Betriebsresultate des Jahres 1881, verglichen in ( ) mit denen des Jahres 1880. Activa: Verwendetes Anlagecapital 68 279 870 ℳ (68 150 755), Guthaben bei Bankinstituten 970 928 ℳ (1 465 720), diverse Debitoren incl. Courswerth der vorhandenen Effecten: 5 346 038 ℳ (5 011 381). Passiva: Actien- und Obligationencapital 69 210 601 ℳ (69 396 900), Erneuerungsfonds 2 441 388 ℳ (2 230 564), Reservefonds 425 624 ℳ (297 698), Fonds für Dividenderückstände 98 457 ℳ (96 080), Ueberschuss des Betriebsfonds 738 250 ℳ (1 148 090), Dividende 708 750 ℳ (1 012 500).

Die Generalversammlung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn am 22. Mai cr. erledigte die Tagesordnung. In derselben wurde noch mitgetheilt, dass der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die in vorjähriger Generalversammlung beschlossene Convertirung der Prioritätsobligationen-Anleihe von 4½ pCt. auf 4 pCt. abgelehnt hat. Es wird hierbei bemerkt, dass eine Begebung von Prioritätsobligationen seitens der Gesellschaft bisher nicht stattgefunden hat, die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums im Jahre 1875 emittirten 4½ pCt. Prioritätsobligationen zum Betrage von 900 000 ℳ befinden sich vielmehr im ausschliesslichen Besitze der Gesellschaft. Der Ueberschuss für 1881 beträgt 182 989 ℳ, wovon 3,5 pCt. als Dividende an die Inhaber der Stammprioritäts-Actien zur Vertheilung gelangen und 15 463 ℳ als Uebertrag pro 1882 verbleiben.

In der Generalversammlung der Actionäre der Ostpreussischen Südbahn wurde dem Verwaltungsrath für das Jahr 1881 die Decharge ertheilt und die beiden ausscheidenden Mitglieder desselben, Commerzienrath Andersch und Rittergutsbesitzer v. Simpson-Georgenburg wiedergewählt. — Dem Geschäftsberichte der Bahn entnehmen wir Folgendes: Der Ernteausfall Südrusslands im Jahre 1880 beeinflusste den Verkehr noch während der ersten 8 Monate 1881 so nachtheilig, dass die Einnahmen sogar hinter der gleichen Periode 1880 zurückblieben. Erst die neue Ernte bewirkte für die letzten 4 Monate wieder lebhafte Zufuhren, so dass der bisherige Ausfall gedeckt und noch eine relativ hohe Mehreinnahme erzielt wurde, die auf die Stammprioritäts-Actien eine Dividende von 6½ pCt. (1880 2½ pCt.) ermöglichte. Nach Zahlung von 5 pCt. auf den laufenden Dividendenschein sind 1½ pCt. zur Tilgung des Restrückstandes pro 1874 verwandt, so dass auf die Stammprioritäts-Actien im Ganzen nur 2½ pCt. und zwar auf 1880 rückständig bleiben. Güter wurden befördert im Localverkehr 261 954 t (+ 4 717 t) zu 1 290 669 ℳ (+ 17 535 ℳ), im Deutschen Verbande 44 365 t (+ 12 718 t) zu 212 401 ℳ (+ 40 372 ℳ), im Russischen Verbande 230 202 t (+ 113 704 t) zu 1 672 791 ℳ (+ 731 709 ℳ). Die Mehreinnahme entfällt also auf die Russischen Verkehre mit 92,7 pCt. Im Ganzen wurden befördert 722 212 Personen (1880 720 326), 543 914 t Frachtgüter (4 090 267), 13 461 t Vieh (139 127). Die Gesammteinnahmen sind auf 4 235 093 ℳ (gegen 3 532 473 ℳ in 1880), also + 702 620 ℳ = 19,89 pCt.; die Gesammtausgabe beträgt 1 811 209 ℳ, mithin Ueberschuss 2 442 191 ℳ. Dieser ist verwendet: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 856 701 ℳ, zur Amortisation desgleichen 168 800 ℳ, zur Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds 448 794 ℳ, für 13½ Millionen Stammprioritäts-Actien Dividende auf Dividendenschein III. Serie No. 5 pro 1881 5 pCt. und II. Serie No. 3 pro 1874 1½ pCt. 877 500 ℳ, Remunerationen und Eisenbahnabgabe, Vortrag pro 1882 90 395 ℳ. Von den Einnahmen entfallen: Uebertrag aus 1880 18 307 ℳ = 0,43 pCt., Personen 863 855 ℳ = 20,31 pCt., Güter 3 175 860 ℳ = 74,67 pCt., Verschiedenes 195 377 ℳ = 4,59 pCt. Die Einnahmen haben betragen: pro Bahnkilometer 17 503 ℳ, pro Nutzkilometer 5,33 ℳ. Die Ausgaben dagegen: pro Bahnkilometer 7 453 ℳ, pro Nutzkilometer 2,27 ℳ, die Ausgaben betragen in Procenten der Bruttoeinnahme 42,58 pCt. (1880 48,61 pCt.). Werden zu den Betriebsausgaben von 1 811 209 ℳ die Ausgaben des Erneuerungsfonds mit 407 105 ℳ zugerechnet, so ergiebt sich die Gesammtausgabe von 2 218 315 ℳ, in Procenten der Bruttoeinnahme 52,15 pCt. Der Reservefonds A betrug Ende 1881 195 194 ℳ, Reservefonds B 18 006 ℳ. Der Erneuerungsfonds geht mit 2 919 797 ℳ Bestand aus 1881 in das neue Jahr über. Von den Prioritätsobligationen sind bis einschliesslich 1881 durch Ausloosung amortisirt: I. Emission 954 000 ℳ (verbleiben 11 046 000 ℳ), II. Emission 233 110 ℳ (Rest 3 966 900 ℳ), III. Emission 103 500 ℳ (Rest 2 896 500 ℳ), IV. Emission 48 000 ℳ (Rest 2 952 600 ℳ).

Dem Geschäftsberichte der Posen-Creuzburger Bahn entnehmen wir Folgendes. Der Güterverkehr bewegte sich im Allgemeinen wie im Jahre 1880 in bescheidenen Grenzen; erst in den Wintermonaten nahm derselbe einen Aufschwung gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres. Insbesondere hat die Kohlenzufuhr um ca. 20 000 t zugenommen. Der Getreideverkehr hat zwar gegenüber 1880 etwas zugenommen, indess noch immer nicht die Höhe des Jahres 1879 erreicht. Auch der Versand von Spiritus und Holz hat im geringen Umfange zugenommen. Der Kartoffelexport lag fast vollständig darnieder, dagegen beginnt sich seit Errichtung der Zuckerfabriken in Schroda und Creutzburg die Rübencultur und der Rübenversand zu entwickeln. Im Personenverkehr hat eine erhebliche Fahrpreisermässigung durch Einführung von Retourbillets mit 20, 15 und 10 pCt. Abschlag in III., II. und I. Classe stattgefunden. Dessen ungeachtet ist im Personenverkehr eine Mehreinnahme erzielt worden. Es wurden im Jahre 1881 im Ganzen 321 102 Personen mit 994,4 t Gepäck etc. für 438 424 ℳ befördert, gegen 292 263 Personen, 991,7 t Gepäck und 422 142 ℳ in 1880. Im Güterverkehr wurden im Ganzen an Eil-, Post- und Stückgut, an Vieh, an Frachtgut incl. Dienstgut befördert 366 072,2 t, wofür 1 302 155 ℳ vereinnahmt wurden. Im Jahre 1880 wurde für die Beförderung von 356 214 t 1 191 249 ℳ vereinnahmt. Die Gesammteinnahmen betrugen 1 918 006 ℳ (1 771 729 ℳ in 1880), die Gesammtausgaben excl. Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds 985 393 ℳ (gegen 906 065 ℳ), einschliesslich der Rücklagen 1 182 185 ℳ (gegen 1 099 908 ℳ). Der buchmässige Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe beträgt 932 613 ℳ (gegen 865 665 ℳ in 1880). Regulativmässige Rücklagen haben erhalten der Reservefonds 36 000 ℳ, der Erneuerungsfonds 160 793 ℳ; zur Verzinsung der begebenen Prioritätsobligationen wurden 57 840 ℳ verwendet. Als Reinertrag verbleiben 677 980 ℳ (gegen 648 220 ℳ in 1880). Dieser Reinertrag wird verwendet zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 16 615 Mark, zur Zahlung von 3 pCt. Dividende auf 21 600 000 ℳ Stammprioritätsactien mit 648 000 ℳ, zur Zahlung von Tantième an die Aufsichtsrathsmitglieder mit 10 170 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 3 195 ℳ.

Der Geschäftsbericht der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft ergiebt (siehe auch Bilanz in No. 37 S. 511), dass, während im vorigen Betriebsjahr 1880 eine Dividende von 1½ pCt. vertheilt werden konnte, pro 1881 die Vertheilung einer Dividende von 2 pCt. auf die Stammprioritäten möglich ist. Für das laufende Jahr gestalten sich die Aussichten durch vortheilhafte Mehreinnahmen ebenso günstig. Die vorgelegte Bilanz weist als vertheilungsfähigen Reingewinn pro 1881 den Betrag von 171 381 ℳ nach, einschliesslich des Vortrages aus dem Vorjahre. Es sind an Stammprioritäten mit Dividende zu betheiligen 4 005 000 ℳ, dies ergiebt à 2 pCt. = 80 100 ℳ. Der Rest von 11 151 ℳ soll für das Jahr 1882 vorgetragen werden. Diese 2 pCt. kommen als Abschlagsdividende auf den Coupon für das Geschäftsjahr 1881 zur Hebung. — Ueber den Verkehr im Jahre 1881 sagt der Bericht der Direction u. A. Folgendes: Die Ergebnisse des Verkehrs gehören zu den besseren seit Bestehen der Bahn und übertreffen speciell diejenigen des Vorjahres nicht unerheblich. Der Personenverkehr weist zwar eine Verminderung der Gesammtfrequenz (157 149 Personen gegen 167 825 in 1880), trotzdem aber eine Vermehrung der Einnahme (135 291 ℳ gegen 132 141 in 1880) auf, was sich hauptsächlich aus der in der zweiten Hälfte des Vorjahres eingeführten und während des Berichtsjahres in Geltung gebliebenen Erhöhung der Einheitsfahrpreise für die IV. Wagenclasse erklärt. Im Güterverkehr hat mit der, vornehmlich durch die gute Getreideernte verursachten Zunahme der Frequenz

(105 809 t gegen 94 122 in 1880) die Vermehrung der Einnahmen (221 826 M. gegen 206 583) gleichen Schritt gehalten. Neben dem Getreide haben auch die anderen hauptsächlichen Transportartikel unserer Bahn: Holz, Salz, Spiritus, Steinkohlen, eine Verkehrszunahme aufzuweisen. Das Tarifwesen hat nennenswerthe Veränderungen gegen das Vorjahr nicht erlitten.

Die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn beförderte nach dem Geschäftsbericht in 1881 229 818 Personen für 269 479 M. (1880 283 862 M.) und 358 154 t Güter für 1 568 987 M. (1880 992 788 M.); dazu kommen 187 753 M. Extraordinarien (1880 201 395 M.), so dass die Betriebseinnahme 2 026 220 M. (1880 1 478 046 M.) beträgt. Hierzu kamen 23 114 M. Gewinnsaldo; dagegen gehen ab 793 695 M. Betriebskosten (1880 631 611 M.), bleiben 1 255 639 M. Ueberschuss (1880 878 363 M.). Die Betriebsausgaben absorbirten nur 38,73 pCt. des Bruttoertrages gegen vorjährige 41,83 pCt. Vom Ueberschuss erhält der Erneuerungsfonds 170 639 M. (1880 160 877 M.), Steuer 26 482 M., die Prioritätsactien 642 000 M. gleich 5 pCt. (1880 ebenso), die Stammactien 401 250 M. gleich $3^1/_2$ pCt. (1880 nur 29 265 M. gleich $^1/_4$ pCt.) und 15 267 M. werden vorgetragen. Von den Einnahmen wurden für die Betriebsausgaben 38,73 pCt. (1880 41,83 pCt.), für den Erneuerungsfonds 8,33 pCt. (1880 10,65 pCt.) in Anspruch genommen, als Betriebsüberschuss verblieben 52,94 pCt. (1880 47,52 pCt.). Der Reservefonds schloss mit 360 323 M., der Erneuerungsfonds mit 321 479 M. ab.

Der Geschäftsbericht der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft pro 1881 bringt folgende Angaben: Befördert wurden im vergangenen Jahre ingesammt 1 137 805 Personen und dafür eingenommen 2 021 617 M. Im Jahre 1880 waren 1 114 403 Personen mit einer Einnahme von 1 991 874 M. befördert worden. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr bezifferte sich also auf 29 743 M. Die Einnahme aus dem Gepäckverkehr betrug 60 648 M. oder 1 044 M. weniger als im Vorjahre. Der Güterverkehr umfasste 427 390 t und ergab eine Einnahme von 2 221 230 M. Im Vorjahre hatte die Einnahme aus dem Güterverkehr 2 167 801 M. ergeben, das Plus im Jahre 1881 beträgt sonach 53 429 M. Die Gesammteinnahme im Jahre 1881 belief sich auf 4 805 856 M., die Betriebsausgabe dagegen auf 2 276 843 M., der Ueberschuss mithin auf 2 529 013 M. Hierzu tritt der aus dem Jahre 1880 auf die Betriebsrechnung pro 1881 übernommene Gewinnvortrag mit 308 648 M., daher Gesammtüberschuss pro 1881 2 837 661 M. Davon ist gezahlt: die pro 1881 vertragsmässig an die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zu leistende Annuität mit 960 000 M., der regulativmässig pro 1881 an den Erneuerungsfonds zu gewährende Zuschuss mit 370 000 M., die beschlussmässig pro 1881 in den Reservefonds abzuführende Quote von 100 000 M., an Eisenbahnsteuer pro zweites Halbjahr 1881 12 645 M. an Tantième 31 151 M. und als Dividende pro 1881 auf das Actiencapital von 13 500 000 M. à 7,8 pCt. oder 39 M. pro Actie; auf 27 000 Actien 1 053 000 M. Der Rest ist auf die Betriebsrechnung pro 1882 mit 310 856 M. übertragen. Der Reserve- und der Erneuerungsfonds sind ursprünglich mit einer Dotirung von 3 000 000 M. bedacht worden und zwar in dieser Höhe mit besonderer Rücksicht darauf, dass eine umpfangreiche Verbesserung des Schienengeleises unter thunlichster Beseitigung der Stuhlbahnschienen, sowie eine Vermehrung des Betriebsmaterials und der Umbau verschiedener Bahnhöfe für erforderlich erachtet wurde. Diese von vornherein intendirten Massnahmen sind inzwischen zum grösseren Theil zur Ausführung gelangt. Ausserdem hat der Reservefonds die gesellschaftsseitig zugeschossenen Baukosten der Secundärbahn Malchin-Waren mit 439 425 M. hergegeben. Derselbe wurde dadurch successive in seinem Bestande verringert und namentlich im Jahre 1881 durch den Umbau des Bahnhofes Bützow nebst der Verlegung einer 4 km langen Bahnstrecke auf 726 143 M. abgemindert, weshalb demselben von Neuem aus dem Betriebsüberschuss dieses Jahres eine Zuwendung von 100 000 M. gemacht worden ist, so dass er ult. 1881 einen Bestand von 826 143 M. hat. Der Erneuerungsfonds, welcher ult. 1877 einen Bestand von 900 000 M. hatte, weist ult. 1881 einen Bestand nach von 997 729 M. Der Bericht erwähnt dann schliesslich noch, dass durch die Grossherzoglich Mecklenburgische Verordnung vom 22. Januar 1881, betreffend die Abänderung und Ergänzung des revidirten Contributions-Edictes vom 18. Juni 1874, der Gesellschaft vom 1. Juli 1881 ab eine Gewerbesteuer auferlegt ist, welche beträgt und zwar, sofern eine Dividende vertheilt wird: von weniger als 5 pCt. des Actiencapitals gleich 2 pCt. des Reinertrages, von 5 pCt. bis excl. 6 pCt. gleich 2½ pCt., von 6 pCt. bis excl. 7 pCt. gleich 3 pCt., von 7 pCt. bis excl. 8 pCt. gleich 3½ pCt. und von 8 pCt. des Actiencapitals und darüber gleich 4 pCt. des Reinertrages.

Präjudizien.

§ 1 des Haftpflichtgesetzes. Bei einer für den Bau einer Eisenbahn angelegten Arbeitsbahn ist der Bauunternehmer als Betriebsunternehmer anzusehen.

Erkenntniss des Reichsgerichts (5. Civilsenat) vom 1. März 1882.

(Die Deutsche Reichs- und Continental-Eisenbahnbaugesellschaft hatte durch Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft den Bau der Posen-Kreuzburger Eisenbahn in Generalentreprise übernommen und ihrerseits die Ausführung des Oberbaues auf den betreffenden Strecken dem Bauunternehmer R. übertragen. Kläger verunglückte bei dem Betrieb einer für die Ausführung des Baues angelegten Arbeitsbahn, und belangte die Königin Marienhütte als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Baugesellschaft auf Schadenersatz.)

Es ist bereits in der Rechtsprechung des Reichsgerichts anerkannt, dass der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 auf Unfälle, welche bei dem Betriebe von sogenannten Arbeitsbahnen eintreten, Anwendung findet, wenn derselbe im Wesentlichen gleichartigen Gefahren, wie der Betrieb der öffentlichen Eisenbahnen, ausgesetzt ist. Diese Voraussetzung ist, wie nach dem Ergebnisse der Verhandlungen anzunehmen, bei dem hier in Rede stehenden Bahnbetrieb vorhanden. Es liegen keine Momente vor, welche den Betrieb als ungefährlich erscheinen lassen könnten; vielmehr hat derselbe unter Benutzung der Dampfkraft vermittelst Locomotive stattgefunden; auch hat nach den Anführungen der Verklagten in der Klagebeantwortung die Bahn eine verhältnissmässig grosse Ausdehnung gehabt. Nach dem § 1 des Haftpflichtgesetzes haftet der „Betriebsunternehmer" für den entstandenen Schaden. Wie bereits von dem Reichsgerichte ausgesprochen, ist als Betriebsunternehmer im Sinne dieses § derjenige anzusehen, für dessen Rechnung der Bahnbetrieb stattfindet. (vgl. Seuffert Archiv Band 35 No. 289). Unerheblich ist, ob der Bahnbetrieb der Aufsicht und Controle eines Andern unterworfen ist. Der letztere kann hierdurch nicht zum Betriebsunternehmer werden. Gleichfalls ist es unerheblich, ob die Erlaubniss zur Eröffnung des Betriebes durch Vermittelung eines Andern erwirkt ist. Dementsprechend ist seither, wenn Arbeitsbahnen zum Transport von Boden angelegt waren, der Uebernehmer der Erdarbeiten bei Eisenbahnbauten als der Betriebsunternehmer angesehen. Hiernach hat Kläger nicht dargethan, dass die Verklagte in Betreff der fraglichen Bahn die Betriebsunternehmerin im Sinne des § 1 cit. gewesen ist. Vielmehr muss nach dem von der Verklagten mit dem Bauunternehmer R. abgeschlossenen Bauvertrage vom 31. October/2. November 1874 der letztere als der Betriebsunternehmer angesehen werden. Denn für dessen Rechnung fand der Betrieb der Arbeitsbahn statt. Verklagte hatte nach dem § 13 des Vertrags für den Transport von Baumaterialien auf der Arbeitsbahn, wozu R. sich vertragsmässig verpflichtet hatte, eine besondere Vergütung zu zahlen.

Der gegen die Verklagte auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes erhobene Anspruch ist demnach unbegründet; die Klage muss also unter Aufhebung des angefochtenen Erkenntnisses abgewiesen werden.

Literatur.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. 1882. Ausgabe No. III. — Juni. — Sommerfahrpläne. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 M.

Den vereinten Anstrengungen des Kursbureaus und der Reichsdruckerei ist es gelungen, diese wichtigste aller Kursbuchausgaben trotz der durchgreifenden Veränderungen aller Fahrpläne noch so zeitig herzustellen, dass am 1. Juni, dem Tage der Inkrafttretung der Sommerfahrpläne, jedermann damit versehen sein konnte. Wie wir hören, soll die Nachfrage nach dieser Ausgabe eine so colossale, wie nie zuvor, sein, so dass bei jetzt noch stets fortschreitendem Druck der Nachfrage kaum zu genügen ist, ein Beweis dafür, wie dieser treffliche Reisebegleiter immer mehr sich die Gunst des Publikums erringt.

Bei näherer Durchsicht der Fahrpläne finden wir überall durch entsprechende Hinweise, Bemerkungen etc., die Rücksichtnahme auf die Reisesaison seitens des Kursbureaus ausgeprägt, während auch die Bahnverwaltungen den berechtigten Wünschen des reisenden Publikums, besonders in Rücksicht auf eine bequeme Verbindung mit Bade- und Kurörter, nach Möglichkeit entgegen gekommen sind. — Von wichtigen dem allgemeinen Verkehr dienenden neuen Verbindungen heben wir hervor die Route Köln-Würzburg-Passau-Wien (Fahrpl. 286); die beschleunigte Verbindung Berlin-Leipzig-Hof-München über Wiesau oder Bayreuth (Fahrpl. 295 und 296); die Verbindungen zwischen Deutschland und Italien durch die Gotthardbahn, sowohl über Basel, als über Stuttgart oder Lindau (Fahrpl. 643); den neuen Weg Berlin-Halle-Stuttgart über Hanau-Eberbach (Fahrpl. 246); die Verbindung München-Salzburg-Wien (Fahrpl. 304 und 367); die Verbindungen mit Dänemark, Schweden, Norwegen (Fahrpl. 450 bis 461); die um 14 Stunden verkürzte Verbindung Berlin-Lissabon über Paris-Madrid (Fahrpl. 669). Die Schweizerischen Eisenbahnen sind in weit grösserer Ausführlichkeit als sonst gegeben. Ferner ist von grosser Wichtigkeit die Ueberführung der in Berlin ankommenden und abgehenden Züge über die Stadtbahn. Ein sehr handlicher Personengeldtarif für den Local- und

Vorortsverkehr der Berliner Stadt- und Ringbahn befindet sich unter No. 1 und 4. Ueber die Verbindungen zwischen Berlin und den wichtigsten Orten Europas giebt No. 725 den bequemsten und schon oft von uns lobend anerkannten Nachweis. Schliesslich haben auch die Rundreisetouren in Rücksicht auf die Jahreszeit wesentliche Aenderungen erfahren. Wie sonst, verfehlen wir auch diesmal nicht, dem reisenden Publikum dies beste aller Kursbücher warm zu empfehlen, in der Ueberzeugung, dass es der treueste, nie im Stiche lassende Führer durch das immer mächtiger anwachsende Eisenbahnnetz Europas ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Mit 1. Juni 1882 treten für den Verkehr zwischen Kažnau und Pilsen (P.-P.) einerseits, sowie Dresden-Elbkai andererseits ermässigte Frachtsätze für Schwefelsäuretransporte in Wagenladungen in Kraft. Ueber die Höhe dieser Sätze, welche nur für Elhumschlagssendungen gelten, ertheilen unsere hiesigen Güterexpeditionen Auskunft. Dresden, am 1. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1091)

Die im Deutsch-Italienischen Gütertarif via Brenner vom 1. October 1880, sowie im I. Nachtrage hierzu enthaltenen Deutsch-Oesterreichischen Schnittsätze des Ausnahmetarifs No. 22 lit. b) für leere Personen- und Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend, wurden mit Wirkung ab 1. Juni laufenden Jahres um je 11,25 Frcs. per Achse ermässigt. München, 31. Mai 1882. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebs-Abtheilung. (1092)

Deutsch-Belgischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. werden die Stationen Gumbinnen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und Adinkerke, Comines, Iseghm, Le Touquet, Menin, Roulers, Warneton, Wervicq, Wevelghem und Ypres der Westflandrischen Eisenbahnen mit ermässigten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf und Hanfstroh in Wagenladungen von 20 000 resp. 10 000 kg von Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg nach Belgischen Stationen aufgenommen. Köln, den 31. Mai 1882. Kgl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1093)

Mit dem 1. Juni cr. tritt der IV. Nachtrag zu unserem **Wechseltarif mit der Hessischen Ludwigsbahn** in Kraft, welcher neue Entfernungen und Frachtsätze für diejenigen Relationen enthält, für welche durch die Eröffnung der Linie Griesheim-Goldstein Entfernungsabkürzungen entstanden sind.

Die in diesem Nachtrag für Mannheim vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze haben auch für Mannheim der Badischen Staatsbahn Giltigkeit. Frankfurt a/M., den 29. Mai 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirection. (1094)

Rheinisch - Westfälisch - Mitteldeutscher Verband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. Juni 1878 ist der mit dem 15. Juni cr. in Kraft tretende 9. Nachtrag herausgegeben, welcher anderweite Tarifkilometer für die Stationen Berlin, Bitterfeld, Dessau, Jüterbogk, Landsberg, Luckenwalde, Wittenberg und Zerbst der Berlin-Anhaltischen, sowie Cösfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und ferner Berichtigungen zum Nachtrage 8 enthält. Soweit durch die neuen Taxen Tariferhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze Gültigkeit bis zum 15. Juli cr. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen käuflich zu haben. Hannover, den 31. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (1095)

Mit 15. Juni cr. kommt der III. Nachtrag zum Tarif für den **Südösterreichisch-Deutschen Güterverkehr via Brenner** zur Einführung, welcher verschiedene Classificationsänderungen enthält. München, am 2. Juni 1882. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (1096)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juni cr. werden die Stationen Bellefontaine-letz Etalle, Bertrix, Buzenol, Croix-Rouge, Ethe-la-Claire-Eau, Florenville, Gedinne, Graide-Bièvre, Izel, Marbehan, Meix-devant-Virton, Paliseul, Poucelle und Virton-St. Mard der Belgischen Staatseisenbahn mit ermässigten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für den Transport von Borke (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg zwischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) einerseits und Belgischen Stationen andererseits aufgenommen. Köln, 2. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1097)

Mit dem 1. Juni d. Js. treten im **Staatsbahntarif Bromberg-Berlin** für den Verkehr zwischen Biesellen und Czersk einer- und mehreren Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits directe Sätze für Holz des Specialtarifs II in Kraft. Von demselben Tage ab gelten die im vorerwähnten Tarif für Halle, Station der Halle-Sorau-Gubener Bahn, angegebenen Sätze für Holz des Specialtarifs II und III auch für Halle, Station der Thüringischen Bahn. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 28. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1098 J)

Mit dem 15. Juni cr. tritt der I. Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, giltig vom 15. März bezw. 1. Mai 1882 bis auf die Güter-Classification für Kleie und Cement für den Deutsch-Polnischen Eisenbahnverband in Kraft. Soweit für die genannten beiden Artikel im Deutsch-Polnischen Verbande Ausnahmetarife nicht bestehen, bleiben dieselben von der directen Beförderung ausgeschlossen. Bromberg, den 28. Mai 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1099 J)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Mit Wirkung vom 5. d. M. gelangt für Stärke aller Art zum Export in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen ab Neustadt a/D. nach Harburg ein ermässigter Ausnahmetarif in Höhe von 0,82 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Berlin, den 3. Juni 1882. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1100)

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Für Steinkohlen- und Kokes-Transporte aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier (in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen) nach Station Klingenthal der Sächsischen Staatsbahn kommen vom 10. Juni cr. ab directe Frachtsätze in gleicher Höhe wie für Station Markneukirchen zur Einführung. Berlin, den 1. Juni 1882. Kgl. Eisenbahn-Direction. (1101)

Die Haltestelle Johannisthal-Niederschönweide der Berlin-Görlitzer Eisenbahn ist zu den für Berlin (B. G. B.) massgebenden Frachtsätzen in den Berlin-Sächsischen Verbands-Verkehr aufgenommen worden. Dresden, am 1. Juni 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1102)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 1. Juli cr. treten im „Ausnahmetarife für verschiedene Artikel etc. und Classentarife für Sosnowice vom 10. October 1880“ anderweite Frachtsätze für Sosnowice in Kraft.

Soweit dieselben Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze enthalten, gelten letztere noch bis 15. Juli cr. Ueber die Frachtsätze geben unsere Tarifbureaus Auskunft. Breslau, den 1. Juni 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (1103)

Die Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife für Westfälische Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach Station Wittenberge M. H. und Stationen der Strecke Harburg-Uelzen vom 1. November 1880 wird bis zum 31. Mai 1883 verlängert. Hannover, den 30. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection: Namens der betheiligten Verwaltungen. (1104)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zu Abschnitt I No. 4 litt. b) der allgemeinen Tarifvorschriften tritt mit dem 1. Juni d. J. im diesseitigen Localverkehre folgende specielle Bestimmung in Kraft:

Ausnahmsweise tritt für einzelne Gegenstände von Eisen oder Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines bedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern und dergleichen, falls der Versender gelegentliche Beiladung abwarten will, die gewöhnliche Frachtberechnung ein. Diese Absicht des Versenders ist in solchem Fall im Frachtbriefe ausdrücklich zu bescheinigen. Die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (§§ 55, 49 des Betriebsreglements) erfolgt erst dann, wenn die Verladung möglich geworden ist. Berlin, den 31. Mai 1882. Die Direction. (1105)

Schlesisch-Polnischer Verband. Der in unserer Bekanntmachung vom 2. Mai d. J. mit 32,16 Kop. angesetzte Russische Antheil für Steinkohlen etc. im Verkehr nach Pruszkow erhöht sich vom 20. Juli d. J. ab durchweg auf 32,31 Kop. pro 100 kg. Breslau, den 4. Juni 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1106)

Schlesisch-Süddeutscher Verbandverkehr. Am 1. Juni d. J. ist zu dem Tarifheft II des Schlesisch-Süddeutschen Verbandtarifs vom 1. Mai 1878 der Nachtrag VII in Kraft getreten, enthaltend neue Frachtsätze für Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg, Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin, anderweite Frachtsätze für Lindau, Bregenz, Romanshorn, Rorschach und Ulm, Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, sowie Berichtigungen.

Druckexemplare dieses Nachtrages sind auf den Verbands-Stationen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Breslau, den 5. Juni 1882. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen. (1107)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Verkehr. Am 1. Juni cr. kommen für den Verkehr zwischen der Bayerischen Station Kirchenlamitz einerseits und Apolda, Camburg, Jena, Koesen, Mellingen, Mühlhausen, Naumburg, Sulza und Weimar andererseits directe Tarifsätze zur Einführung. Ueber deren Höhe ertheilt bis zum Erscheinen des bezüglichen Nachtrags unser Tarifbureau Auskunft. Erfurt, den 30. Mai 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1108)

Im diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. Juli 1880 wird Seite 7 zu § 61 des Betriebsreglements (Verfahren bei Ablieferungshindernissen) folgende Zusatzbestimmung, welche sofort in Kraft tritt, aufgenommen:

Ist der Adressat einer mit directem Frachtbriefe aus Russland eingegangenen Sendung Getreide oder Samen auf der Bestimmungsstation unbekannt, oder ist der Russische Frachtbrief vorschriftswidrig gar nicht an einen bestimmten Adressaten gerichtet, so behält sich die Eisenbahnverwaltung vor, bei rechtzeitiger Meldung und Bezahlung der tarifmässigen Fracht etc. die Sendung an den Inhaber des Russischen Duplicat-Frachtbriefes auszuliefern und zwar nach ihrer Wahl:

„entweder gegen Hinterlegung einer baaren Caution in Höhe des Werthes der Sendung nach dem jedesmaligen Berliner Börsencours mit einem Zuschlage von 10 pCt. oder gegen Entrichtung einer Gebühr von 2 ℳ pro 10 000 kg und gegen Ausstellung eines Reverses, in dem sich der Empfänger ausdrücklich verpflichtet, die Eisenbahnverwaltung für alle Kosten irgend welcher Art, welche ihr aus der Verabfolgung der Sendung an ihn entstehen könnten, schadlos zu halten".

Die Caution ist rückzahlbar, sobald der Versender nachträglich durch die Versandexpedition die Aushändigung der Sendung anordnet bezw. genehmigt oder die Rechtsansprüche des Frachtbrief-Adressaten gegen die Eisenbahnverwaltung verjährt sind. Die Gebühr von 2 ℳ wird bei Quantitäten unter 10 000 kg voll erhoben; überschiessende Quantitäten werden bis zu 500 kg gar nicht, über 500 kg für volle 10 000 kg gerechnet. Durch die Auslieferung an den Inhaber des Russischen Duplicat-Frachtbriefes werden die Rechte des im Unicat bezeichneten Adressaten gegenüber der Eisenbahnverwaltung nicht berührt. Bromberg, den 24. Mai 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1109 J)

Oesterreichisch - Rheinländisch - Westfälischer Verkehr. Mit 15. Juli l. J. tritt ein Nachtrag II zum Theil II des Tarifes für den Oesterreichisch - Rheinländisch-Westfälischen Verkehr d. d. 20. October 1880, in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif, ferner einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Schwefelkies nach Böhmischen Stationen.

Exemplare sind bei allen Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1110 R M)

Die Stationen Kirchenlamitz und Wilzhofen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen werden in den Tarif für den **Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandsgüterverkehr** einbezogen und zwar Kirchenlamitz mit 1. d. M., Wilzhofen mit 15. d. M. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Dresden, am 3. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1111)

Mit dem 15 Juni d. J. treten im Preussisch - Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Lötzen, Lyck, Prostken und Widminnen, Stationen der Ostpreussischen Südbahn einer- und Halle, Cottbus und Guben andererseits anderweite ermässigte Ausnahmesätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II in Kraft. Die qu. Frachtsätze sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 2. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1112 J)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Zu dem Heft I des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn kommt am 10. Juni cr. der Nachtrag I zur Einführung. Verkaufspreis 8 ₰.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für Karlingen und Kreuzwald, Ausnahmefrachtsätze für Erze von Rümelingen, Oettingen und Kayl und sonstige Aenderungen des Haupttarifs vom 1. März 1882. Strassburg, den 1. Juni 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1113)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zufolge sind am 1. d. Mts. die nachbezeichneten Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden:

1. Auf der Strecke Posen-Thorn-Bromberg:

a) zwischen Station Kobelnitz und Pudewitz die Haltestelle Biskupitz, von ersterer 6,7 km, von letzterer 7,5 km entfernt;

b) zwischen Station Güldenhof und Hopfengarten die Haltestelle Gross-Neudorf, von ersterer 9,1 km, von letzterer 7,6 km entfernt.

2. Auf der Strecke Breslau-Mittelwalde: zwischen Station Habelschwerdt und Mittelwalde die Haltestelle Bad Langenau, von ersterer 5,7 km, von letzterer 11,6 km entfernt.

Einer Mittheilung der K. E.-D. (linksrheinischen) zu Köln zufolge ist die Haltestelle Kreuznach Bad, auf welcher bisher nur eine Expedition für den localen, sowie für den directen Personen- und Gepäckverkehr mit einigen Stationen der Pfälzischen, Hessischen Ludwigs- und Nassauischen Bahn stattfand, vom 1. d. M. ab in diejenigen directen Personen- und Gepäckverkehre einbezogen worden, welche für die Station Kreuznach Stadt bestehen.

Berlin, den 2. Juni 1882.

Einer Mittheilung der Direction der K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen zufolge ist am 27. Mai d. Js. auf der Linie Leobersdorf-St. Pölten die zwischen den Stationen Weissenbach a. d. Triesting und Altenmarkt - Thenneberg gelegene Haltestelle Tasshof für die Aufnahme von Civilpersonen eröffnet worden.

Berlin, den 5. Mai 1882.

Die geschäftsführende Direction.

K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau). Eröffnung der zwischen den Stationen Grün und Neuern errichteten Haltestelle Deschenitz.

Mit 1. Juni l. J. wird die zwischen den Stationen Grün und Neuern liegende Haltestelle Deschenitz für den Personenverkehr eröffnet.

Der Ermittlung der Fahrpreise, welche nach den im Tarife vom 15. Mai 1878 enthaltenen Gebühren-Berechnungs-Tabellen erfolgt, werden die tarifmässigen Distanzen für Neuern zu Grunde gelegt, mit der Massgabe, dass dieselben bei Fahrten von Deschenitz in der Richtung gegen Pilsen und umgekehrt um 6 km erhöht, bei Fahrten von Deschenitz in der Richtung nach Eisenstein und umgekehrt, um 6 km vermindert werden.

Bei Fahrten zwischen Deschenitz und Grün gelangen die Gebühren für 10 km, bei Fahrten zwischen Deschenitz und Neuern die Gebühren für 8 km zur Einhebung.

Die Ausgabe der Fahrlegitimationen bei Fahrten von Deschenitz erfolgt durch das Zugbegleitungspersonal.

Aufnahme von Reisegepäck von und nach Deschenitz findet nicht statt, dagegen können kleine, leicht tragbare Gegenstände, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden.

Den Personenverkehr werden die in den affichirten Plakaten enthaltenen Personen- bezw. gemischten Züge No. 102, 103, 104 und 105 vermitteln, welche von dem obengenannten Tage an in Deschenitz bedingungsweise anhalten werden.

Diese Züge passiren die Haltestelle Deschenitz zu nachstehenden Verkehrszeiten:

In der Richtung gegen Pilsen:
Gemischter Zug No. 103 um 6,50 Früh,
Personenzug No. 105 um 3,26 Nachmittag.

In der Richtung gegen Eisenstein:
Personenzug No. 102 um 12,56 Nachmittag,
Gemischter Zug No. 104 um 9,41 Abends.

Prag, am 31. Mai 1882. Die Direction der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau). (226)

3. Personenverkehr.

Main-Neckar-Eisenbahn. Directe Verbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Italien via St. Gotthard. Mit dem am 1. Juni d. J. beginnenden Sommerfahrplan treten folgende directe Schnellzugsverbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Italien ein:

Frankfurt a/M.	ab	11^{40} Vorm.	9^{35} Abds.	Rom	ab	11^{5} Abds.	2^{5} Nachm.
(Darmstadt .	„	12^{15} Nachm.	10^{15} „)	Florenz . .	„	7^{15} Vorm.	7^{40} Abds.
Basel Schwz. Bhf.	an	7^{17} Abds.	6^{10} Vorm.	Mailand . .	„	7^{50} Abds.	7^{30} Vorm.
Luzern . . .	„	10^{5} „	9^{50} „	Luzern . . .	„	6^{0} Vorm.	5^{0} Nachm.
Mailand . .	„	8^{6} Vorm.	7^{41} Abds.	Basel Schwz. Bhf.	„	9^{38} „	8^{15} „
Florenz . . .	„	9^{20} Abds.	7^{15} Vorm.	(Darmstadt .	an	5^{3} Nachm.	4^{59} Vorm.)
Rom	„	5^{35} Vorm.	1^{25} Nachm.	Frankfurt a/M.	„	5^{43} „	5^{45} „

Billetpreis von Frankfurt bis Mailand I. Cl. 78,40 ℳ, II. Cl. 57,60 ℳ,
„ „ „ „ Florenz „ 113,50 „ „ 82,20 „
„ „ „ „ Rom „ 144,20 „ „ 103,50 „

hierbei 25 kg Freigepäck bis Chiasso (Ende der Gotthard-Bahn), auf Italienischer Strecke kein Freigepäck.

Die directen Billete nach Italien haben 10 Tage Gültigkeit. Schlafwagen in den Nachtzügen zwischen Frankfurt-Basel. Unbedingtes Abwarten verspäteter Anschlusszüge.

Für den Verkehr nach Württemberg ist ein besonderer beschleunigter Zug (ab Frankfurt 10^{45} Vorm.) eingerichtet, weil der Italienische Schnellzug, Abgang 11^{40} Vorm., keinen Anschluss nach Württemberg hat. Darmstadt, den 22. Mai 1882. Die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn. (208)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat April 1882.

2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. Jahr	4. Betriebslänge Ende des Monats April km	5. Im Monat April wurden befördert: Personen Anzahl	6. Güter Tonnen	7. betrug die Einnahme aus dem Personen- u. Gepäckverkehr überhaupt M.	8. aus dem Güterverkehr überhaupt M.	9. aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.	10. auf 1 km, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.	11. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende April betrug die Einnahme aus sämmtlichen Einnahmequellen überhaupt, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.	12. auf 1 km, gegenüber dem Definitivum (Provisorium) des Vorjahres M.
A. Hauptbahnen.*)										
I. Staatsbahnen und sonstige vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.										
Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1882	1 220,92	865 000	490 000	799 000	1 985 000	2 964 000	2 428	11 397 000	9 335
gegen	1881	+ 81,79	+ 45 800	+ 11 867	+ 40 591	+ 33 079	+ 76 970 (+ 144 900)	− 106 (− 47)	+ 610 132 (+ 734 700)	− 167 (− 57)
Preussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk										
a) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin (einschl. Angerm.-Schwedt)	1882	1 651,31	1 914 760	539 445	1 382 643	2 863 087	4 682 850	2 836	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1882	2 576,11	685 010	283 219	1 342 813	2 235 784	3 622 017	1 406	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1882	1 887,97	1 079 136	891 959	1 500 000	3 550 000	5 090 500	2 696	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1882	1 144,37	913 231	473 194	773 320	1 648 300	2 558 310	2 236	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg	1882	1 467,70	944 062	569 520	1 371 722	2 774 410	4 430 609	3 019	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinisch)	1882	1 238,44	1 009 000	946 000	1 094 100	2 495 200	3 805 300	3 073	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
g) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinisch)	1882	1 728,03	887 162	1 629 060	905 138	4 102 980	5 280 837	3 056	—	—
gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa 2	1882	11 693,93	—	—	—	—	29 469 923	2 520	117 891 550	10 076
gegen	1881	+ 109,62	—	—	—	—	+ 771 054 (+1775327)	+ 43 (+ 129)	+6205783 (+9853895)	+ 430 (+ 745)
Sächsische Staatseisenb.	1882	2 023,95	1 656 132	834 644	1 486 794	3 807 283	5 543 874	2 739	21 201 934	10 476
gegen	1881	+ 6,52	+ 115 721	− 28 726	+ 131 020	+ 131 180	+ 240 735 (+ 227 903)	+ 110 (+ 104)	+ 824 778 (+ 880 079)	+ 375 (+ 403)
Württemb. Staatseisenb.	1882	1 533,17	927 430	231 676	823 931	1 229 045	2 186 107	1 426	8 072 622	5 265
gegen	1881	+ 5,13	+ 95 246	− 15 239	+ 44 727	− 81 689	− 18 611 (− 94 342)	− 17 (− 66)	+ 249 332 (+ 401 778)	+ 145 (+ 245)
Badische Staatseisenb.	1882	1 317,26	636 118	350 619	890 550	1 429 371	2 489 588	1 887	8 847 992	6 705
gegen	1881	—	+ 20 416	+ 4 846	+ 53 355	+ 49 743	+ 92 410 (+ 235 547)	+ 67 (+ 176)	+ 364 133 (+1429424)	+ 264 (+1073)
Main-Neckar Eisenbahn	1882	94,50	210 000	46 000	170 000	172 000	375 000	3 968	1 320 000	13 968
gegen	1881	—	− 28	− 66	− 1 869	− 243	− 2 528 (+ 15 700)	− 27 (+ 166)	+ 11 438 (− 45 644)	+ 121 (− 483)
Oberhessische Eisenb.	1882	175,73	43 413	11 163	34 611	27 620	63 779	363	274 065	1 560
gegen	1881	—	+ 4 256	− 4 140	+ 2 156	− 11 703	− 9 382 (− 8 776)	− 53 (− 50)	− 25 746 (− 18 925)	− 146 (− 107)
Oldenburgische Staatseisenbahnen	1882	290,25	118 235	37 947	102 811	127 982	241 103	831	887 668	3 058
gegen	1881	—	+ 3 835	− 10 792	− 260	− 24 333	− 24 498 (− 22 623)	− 84 (− 78)	− 24 633 (+ 11 003)	− 85 (+ 38)
Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenb.	1882	52,37	33 155	10 459	25 854	21 933	48 642	929	178 173	3 402
gegen	1881	—	+ 3 378	− 6 330	+ 2 813	− 4 665	− 1 806 (− 2 226)	− 34 (− 42)	+ 1 584 (+ 1 375)	+ 30 (+ 26)
Summa A. I.	1882	18 402,08	—	—	—	—	43 382 016	2 357	170 071 004	9 239
gegen	1881	+ 203,06	—	—	—	—	+ 1124344 (+2271410)	+ 35 (+ 98)	+8216801 (+13247685)	+ 341 (+ 617)
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
Bergisch-Märkische E.										
a) Hauptbahn und Hessische Nordb.	1882	1 292,32	1 313 006	1 522 000	1 040 274	3 565 886	5 151 840	3 987	20 170 511	15 608
gegen	1881	+ 20,10	+ 94 577	+ 123 771	+ 59 780	+ 76 739	+ 86 879 (+ 249 055)	+ 6 (+ 133)	+ 748 598 (+1271678)	+ 334 (+ 745)
b) Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1882	143,24	70 978	222 800	55 830	447 173	558 053	3 896	2 401 143	16 763
gegen	1881	—	+ 3 304	+ 1 224	+ 788	+ 5 152	+ 3 355 (+ 16 856)	+ 23 (+ 118)	+ 170 258 (+ 289 295)	+1189 (+2020)
Berlin-Dresdener Eisenb.	1882	182,28	47 694	33 871	70 749	155 537	241 491	1 325	825 793	4 530
gegen	1881	—	+ 2 225	+ 927	+ 2 386	− 31 008	− 29 487 (− 26 135)	− 162 (− 143)	− 134 439 (− 100 537)	− 738 (− 552)
Halle-Sorau-Gubener E.	1882	298,13	107 609	80 343	120 809	356 618	508 533	1 706	1 789 053	6 001
gegen	1881	—	+ 7 768	+ 2 809	− 2 087	+ 3 084	+ 244 (− 37 398)	+ 1 (− 125)	− 8 467 (− 173 244)	− 28 (− 581)
Münster-Enscheder B.	1882	56,46	18 200	4 595	10 508	9 258	22 251	389	93 933	1 643
gegen	1881	—	− 951	− 838	− 460	− 1 919	− 1 189 (− 729)	− 21 (− 13)	+ 4 599 (− 28 076)	+ 81 (− 497)
Oberschlesische Eisenb.										
a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Opeln-Gr. Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1882	826,56	398 438	603 752	425 493	2 242 718	3 094 928	3 744	12 891 360	15 611
gegen	1881	+ 2,10	+ 33 092	− 14 306	+ 32 795	− 24 818	− 42 205 (+ 270 813)	− 61 (+ 319)	+ 223 841 (+ 937 632)	+ 246 (+1112)
b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1882	211,08	78 592	117 374	117 121	425 904	619 352	2 934	2 520 212	11 940
gegen	1881	—	+ 100	+ 99	− 1 744	− 44 415	− 55 093 (+ 20 800)	− 261 (+ 98)	+ 3 307 (+ 138 330)	+ 16 (+ 656)

*) Einschliesslich der zugehörigen Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1882	375,78	173 382	132 734	153 714	372 308	634 186	1 688	2 467 068	6 565
	gegen	1881	—	+ 7 120	— 8 417	+ 5 084	+ 18 967	+ 21 340 (+ 41 088)	+ 57 (+ 110)	+ 105 213 (+250 338)	+ 280 (+ 6
	d) Stargard-Posener E. .	1882	172,31	43 921	43 608	59 916	141 119	246 371	1 430	950 022	5 513
	gegen	1881	—	— 1 996	— 288	— 3 065	— 28 142	— 37 691 (— 25 332)	— 219 (— 147)	— 51 510 (— 34 136)	— 299 (— 1
15	Rhein-Nahe Eisenbahn .	1882	121,59	119 000	68 000	73 750	150 600	245 350	2 018	957 288	7 873
	gegen	1881	—	+ 7 918	+ 6 601	+ 4 113	+ 15 371	+ 21 734 (— 9 400)	+ 179 (— 77)	+ 68 623 (— 23 056)	+ 564 (— 1
16	Zittau-Reichenberger E.	1882	26,40	22 924	16 345	13 592	28 292	46 743	1 771	193 979	7 348
	gegen	1881	—	+ 1 295	— 929	+ 508	— 21	+ 208 (+ 5 282)	+ 8 (+ 201)	+ 4 076 (+ 7 045)	+ 155 (+ 2
	Summa A. II.	1882	3 706,15	—	—	—	—	11 369 089	3 068	45 260 362	12 215
	gegen	1881	+ 22,20	—	—	—	—	— 31 905 (+ 504 900)	— 27 (+ 119)	+ 1134099 (+2535269)	+ 235 (+ 6
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
17	Altona-Kieler Eisenbahn	1882	288,35	255 272	59 462	234 438	298 919	578 652	2 007	2 177 457	7 551
	gegen	1881	—	+ 14 332	— 15 310	+ 8 983	— 38 666	— 29 879 (+ 19 400)	— 103 (+ 68)	+ 100 785 (+253 654)	+ 349 (+ 8
18	Berlin-Anhaltische E. .	1882	431,10	270 615	161 528	481 300	698 380	1 259 680	2 922	4 453 680	10 331
	gegen	1881	—	+ 26 175	— 12 215	+ 31 057	— 4 454	+ 16 603 (+ 27 140)	+ 38 (+ 63)	+ 100 861 (+161 500)	+ 234 (+ 3
19	Berlin-Görlitzer Eisenb.	1882	329,22	132 350	86 298	126 268	273 999	445 650	1 343	1 790 485	5 398
	gegen	1881	—	+ 7 931	— 12 630	+ 4 438	— 65 193	— 39 229 (— 23 618)	— 120 (— 72)	— 161 979 (— 69 660)	— 492 (— 2
20	Berlin-Hamburger E. .	1882	440,11	178 233	90 172	380 222	917 835	1 430 522	3 250	5 634 293	12 802
	gegen	1881	—	— 20 713	— 26 591	— 8 040	— 90 844	— 92 566 (—113 250)	— 211 (— 258)	— 300 208 (—193 328)	— 682 (— 4
21	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1882	601,96	212 076	174 453	253 347	639 464	933 843	1 651	4 014 517	6 669
	gegen	1881	—	+ 6 710	— 2 724	+ 9 087	— 15 179	— 4 753 (— 653)	— 8 (— 1)	+ 89 997 (+ 75 685)	+ 149 (+ 1
22	Cottb.-Grossenhainer E.	1882	154,74	40 333	40 697	31 095	122 450	165 545	1 070	654 639	4 231
	gegen	1881	—	+ 2 391	+ 2 226	+ 2 531	— 559	+ 1 422 (— 735)	+ 9 (— 5)	+ 34 538 (+ 32 963)	+ 223 (+ 2
23	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1882	99,26	29 753	50 465	16 510	56 680	82 500	829	370 632	3 724
	gegen	1881	—	+ 435	+ 6 902	— 575	— 2 575	— 16 644 (— 1 315)	— 167 (— 43)	— 10 222 (+ 40 483)	— 102 (+ 2
24	Holsteinische Marschb. .	1882	96,50	48 954	9 481	34 727	27 223	66 073	685	258 078	2 674
	gegen	1881	—	+ 14 056	— 2 290	+ 1 234	+ 465	+ 1 699 (+ 3 841)	+ 18 (+ 40)	+ 22 745 (+ 32 597)	+ 235 (+ 3
25	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1882	110,69	67 219	53 736	86 740	217 658	326 258	2 947	1 124 004	10 155
	gegen	1881	—	— 6 009	+ 2 045	— 112	+ 4 144	+ 2 257 (+ 20 353)	+ 20 (+ 183)	+ 149 859 (+214 956)	+1 354 (+1 9
26	Märkisch-Posener E. . .	1882	282,03	60 457	51 237	129 523	158 605	302 369	1 072	1 137 227	4 032
	gegen	1881	+ 10,00	— 5 836	— 3 246	+ 2 333	— 7 750	— 5 479 (— 9 288)	— 60 (— 74)	+ 64 881 (+ 73 992)	+ 90 (+ 1
27	Marienburg-Mlawkaer E.	1882	143,03	19 067	38 280	24 790	132 336	170 476	1 192	912 582	6 380
	gegen	1881	—	— 1 741	+ 15 735	+ 314	+ 33 859	+ 34 259 (+ 32 437)	+ 240 (+ 227)	+ 447 749 (+441 231)	+3 130 (+3 0
28	Nordhausen-Erfurter E.	1882	131,06	38 830	19 265	32 082	53 019	96 250	734	398 663	3 042
	gegen	1881	—	— 3 879	— 2 447	— 4 538	— 5 963	— 25 875 (— 17 028)	— 198 (— 130)	— 33 051 (— 39 110)	— 252 (— 2
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1882	151,14	22 953	12 143	26 930	39 380	68 310	452	237 180	1 569
	gegen	1881	—	— 644	— 2 394	— 97	— 3 898	— 3 995 (— 820)	— 26 (— 5)	+ 4 179 (+ 17 590)	+ 27 (+ 1
30	Oels-Gnesener Eisenbahn	1882	159,71	32 510	15 540	34 198	55 928	104 782	656	387 673	2 427
	gegen	1881	—	+ 3 647	+ 253	+ 2 490	+ 6 016	+ 8 506 (+ 9 063)	+ 53 (+ 57)	+ 5 298 (+ 8 119)	+ 33 (+
31	Ostpreussische Südbahn	1882	242,84	60 798	46 904	83 122	251 865	346 987	1 429	1 471 689	6 060
	gegen	1881	—	— 2 281	+ 9 427	+ 4 963	+ 53 833	+ 54 815 (+ 60 137)	+ 226 (+ 248)	+ 502 553 (+518 551)	+2 069 (+2 1
32	Posen-Kreuzburger E. .	1882	203,70	29 264	25 550	42 714	90 877	148 317	728	627 250	3 079
	gegen	1881	—	+ 210	+ 2 552	+ 508	+ 3 342	+ 5 891 (+ 14 889)	+ 29 (+ 73)	+ 43 902 (+ 56 514)	+ 215 (+ 2
33	Rechte-Oder-Ufer Eisenb	1882	317,99	97 442	139 066	116 350	589 820	763 170	2 400	3 122 390	9 819
	gegen	1881	—	+ 9 067	+ 1 180	+ 8 386	+ 14 914	+ 25 300 (+ 44 390)	+ 80 (+ 140)	— 80 498 (— 63 090)	— 253 (— 1
34	Schleswigsche Eisenb. .	1882	233,43	61 603	14 450	94 594	141 549	258 238	1 106	896 341	3 840
	gegen	1881	—	— 366	— 6 776	+ 4 138	— 6 756	— 3 324 (+ 22 455)	— 15 (+ 96)	— 31 228 (+ 36 267)	— 134 (+ 1
35	Thüringische Eisenbahn: a) Stammbahn . . .	1882	359,77	346 162	172 110	463 340	733 338	1 305 795	3 630	4 694 857	13 050
	gegen	1881	—	+ 18 271	+ 7 128	+ 28 309	+ 40 633	+ 72 577 (+135 441)	+ 202 (+ 377)	+ 336 246 (+661 359)	+ 935 (+1 8
	b) Gotha-Leinefelde .	1882	67,13	33 844	15 745	23 035	40 970	74 509	1 110	294 143	4 382
	gegen	1881	—	+ 1 329	— 279	+ 1 527	— 5 413	— 3 900 (+ 8 522)	— 58 (+ 127)	+ 7 542 (+ 53 958)	+ 113 (+
	c) Gera-Eichicht . . .	1882	77,01	35 777	29 226	26 532	56 157	94 021	1 221	351 569	4 565
	gegen	1881	—	+ 2 791	— 1 587	+ 2 012	— 6 981	— 5 003 (+ 6 540)	— 65 (+ 85)	+ 5 838 (+ 61 076)	+ 76 (+ 7
36	Tilsit-Insterburger E. .	1882	53,82	13 554	4 091	17 071	15 664	42 118	783	162 801	3 025
	gegen	1881	—	+ 521	— 1 900	+ 430	— 4 337	+ 1 205 (+ 31)	+ 23 (+ 1)	+ 4 931 (+ 3 342)	+ 92 (+
37	Unterelbesche Eisenb. .	1882	105,40	40 591	2 795	36 864	13 515	51 877	492	178 043	1 689
	gegen	1881	+ 61,40	—	—	+ 20 737	+ 6 151	+ 27 286 (+ 27 289)	— 67 (— 67)	+ 153 452 (+153 455)	— 547 (— 5
38	Braunschweigische E. .	1882	344,34	—	—	187 086	524 098	728 577	2 116	2 804 543	8 145
	gegen	1881	—	—	—	— 99 046	— 2 617	—102 176 (—133 116)	— 297 (— 386)	— 94 085 (—220 742)	— 273 (—
39	Eutin-Lübecker Eisenb.	1882	33,00	19 241	2 353	14 412	7 599	22 998	697	84 009	2 546
	gegen	1881	—	+ 2 781	— 720	+ 1 220	— 2 103	— 2 650 (+ 826)	— 80 (+ 25)	— 3 317 (+ 6 517)	— 100 (+ 1
40	Gotha-Ohrdrufer Eisenb.	1882	17,35	9 090	2 235	5 860	4 404	10 566	609	34 124	1 967
	gegen	1881	—	+ 172	+ 323	+ 258	+ 568	+ 796 (+ 1 468)	+ 46 (+ 85)	+ 3 324 (+ 5 611)	+ 192 (+ 3
41	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1882	483,68	460 391	224 661	402 248	599 796	1 049 883	2 171	3 720 467	7 758
	gegen	1881	+ 12,10	+ 58 508	+ 38 832	+ 27 086	+ 24 041	+ 60 117 (+103 816)	+ 72 (+ 165)	+ 241 780 (+322 117)	+ 381 (+ 5
	b) garantirte Linien .	1882	179,15	126 477	71 071	59 666	72 285	134 966	753	479 184	2 675
	gegen	1881	—	+ 16 656	+ 12 327	+ 3 211	+ 3 728	+ 7 204 (+ 10 426)	+ 40 (+ 58)	+ 31 501 (+ 29 453)	+ 176 (+ 1
42	Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn .	1882	349,17	105 762	25 939	193 726	173 254	392 282	1 124	1 475 760	4 226
	gegen	1881	—	— 515	— 9 999	— 6 364	— 57 142	— 66 173 (— 58 808)	— 189 (— 168)	— 126 658 (— 95 042)	— 363 (—
43	Saal-Eisenbahn	1882	74,80	36 725	15 095	26 284	36 514	72 248	966	255 514	3 416
	gegen	1881	—	+ 960	+ 958	— 17	+ 252	— 1 338 (+ 9 448)	— 18 (+ 126)	+ 10 618 (+ 52 510)	+ 142 (+ 7
44	Weimar-Geraer E. . . .	1882	68,18	25 940	12 212	29 151	26 965	60 951	894	196 412	2 881
	gegen	1881	—	— 790	— 1 545	+ 767	+ 1 184	+ 2 073 (+ 7 102)	+ 30 (+ 104)	+ 11 504 (+ 26 114)	+ 169 (+

.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
5	Wernshausen-Schmalkal-	1882	7,00	2 619	2 289	895	3 655	4 930	704	18 112	2 587
	dener E. gegen	1881	—	+ 94	— 509	+ 31	+ 766	+ 817 (+ 654)	+ 116 (+ 93)	+ 3 255 (+ 3 371)	+ 465 (+ 481)
6	Werra-Eisenbahn . . .	1882	172,00	48 139	35 302	74 373	149 963	248 736	1 446	952 054	5 535
	gegen	1881	—	+ 1 884	— 2 338	+ 5 072	— 7 020	— 1 748 (— 1 462)	— 10 (— 9)	+ 58 329 (+ 91 205)	+ 339 (+ 530)
	Summa A. III.	1882	6 808,66	—	—	—	—	11 902 179	1 748	45 370 372	6 668
	gegen	1881	+ 83,50	—	—	—	—	— 81 905 (+ 205 575)	— 34 (+ 9)	+1594420 (+2 753 218)	+ 127 (+ 300)
	Summa A.	1882	28 916,89	—	—	—	—	66 653 293	2 305	260 701 738	9 015
	gegen	1881	+ 308,76	—	—	—	—	+1010534 (+2981885)	+ 10 (+ 79)	+10945320(+18536172)	+ 272 (+ 537)
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
	I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
7	Altenburg-Zeitzer E.	1882	25,15	17 558	32 935	6 911	48 422	64 318	2 557	251 335	9 993
	gegen	1881	—	+ 1 903	+ 2 383	+ 555	+ 3 332	+ 5 129 (+ 13 098)	+ 204 (+ 520)	+ 13 945 (+ 38 941)	+ 554 (+1548)
	Gaschwitz-Meuselwitzer	1882	27,79	17 469	17 587	6 921	23 000	36 628	1 318	162 926	5 852
	Eisenbahn gegen	1881	—	+ 2 818	+ 1 462	+ 927	+ 3 376	+ 156 (+ 10 403)	+ 6 (+ 374)	+ 32 965 (+ 60 075)	+1186 (+2162)
	Summa B. I.	1882	52,94	—	—	—	—	100 946	1 907	413 964	7 819
	gegen	1881	—	—	—	—	—	+ 5 285 (+ 23 501)	+ 100 (+ 444)	+ 46 910 (+ 99 016)	+ 886 (+1870)
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
	Aachen-Jülicher E. . .	1882	28,97	15 280	47 972	4 066	40 119	53 149	1 835	209 124	7 219
	gegen	1881	—	+ 1 455	+ 1 056	+ 413	+ 3 653	+ 6 793 (+ 4 374)	+ 235 (+ 151)	+ 16 734 (+ 20 184)	+ 578 (+ 697)
	Breslau-Warschauer E. .	1882	55,34	13 666	9 995	11 587	19 602	35 359	639	137 804	2 490
	gegen	1881	—	— 136	+ 2 414	+ 44	+ 2 152	+ 3 175 (+ 4 919)	+ 57 (+ 89)	+ 15 348 (+ 19 426)	+ 277 (+ 351)
	Crefelder Eisenbahn . .	1882	52,09	40 908	7 885	11 936	8 729	23 305	447	105 211	2 020
	gegen	1881	+ 10,40	+ 5 388	+ 4 643	+ 1 518	+ 5 172	+ 7 912 (+ 7 912)	+ 78 (+ 78)	+ 37 394 (+ 37 394)	+ 393 (+ 393)
	Kiel-Eckernförde-Flens-	1882	78,80	19 617	1 901	18 742	8 304	27 632	351	101 037	1 282
	burger Eisenb. gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kreis-Oldenburger E. .	1882	24,00	4 136	642	2 964	1 606	4 673	195	20 056	836
	gegen	1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ruhland-Lauchhammer	1882	6,61	1 656	2 071	215	1 769	1 984	300	6 904	1 044
	Eisenbahn gegen	1881	—	— 428	+ 180	— 80	+ 159	+ 79 (— 544)	+ 12 (— 82)	— 331 (— 1 903)	— 50 (— 288)
	Westholsteinische E. . .	1882	89,50	17 420	5 352	14 404	15 214	29 970	335	112 257	1 254
	gegen	1881	—	+ 152	+ 1 184	+ 526	+ 2 601	+ 2 885 (+ 4 227)	+ 32 (+ 47)	+ 22 351 (+ 25 356)	+ 249 (+ 283)
	Halberstadt-Blankenbur-	1882	24,50	7 910	7 240	4 780	11 730	18 010	735	62 560	2 553
	ger Eisenbahn gegen	1881	—	— 642	— 396	— 618	+ 1 341	+ 96 (— 2 050)	— 4 (— 84)	— 7 147 (— 4 840)	— 292 (— 198)
	Summa B. II.	1882	359,81	—	—	—	—	194 082	539	754 953	2 098
	gegen	1881	+ 113,20	—	—	—	—	+ 53 245 (+ 51 143)	— 32 (— 41)	+205 442 (+216 710)	— 130 (— 85)
	Summa B.	1882	412,75	—	—	—	—	295 028	715	1 168 917	2 832
	gegen	1881	+ 113,20	—	—	—	—	+ 58 530 (+ 74 644)	— 75 (— 21)	+252 352 (+315 726)	— 228 (+ 16)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen

Personenverkehr (Schluss).

K. K. Niederösterreichische Staatsbahnen. Am 27. Mai cr. wird auf der Linie Leobersdorf-St. Pölten die zwischen den Stationen Weissenbach a. d. Triesting und Altenmarkt-Thenneberg gelegene Haltestelle „Tasshof" für die Aufnahme von Civilpersonen eröffnet.

Zur Ausgabe gelangen ab 1. Juni l. J. nur Fahrkarten III. Classe, und zwar nach und von Leobersdorf zum Preise von 40 kr., ferner nach und von Weissenbach a. d. Triesting oder Altenmarkt zum Preise von 10 kr. Noten Oe. W.

Reisende der II. Wagenclasse haben 1½, Reisende der I. Wagenclasse 2 Fahrkarten III. Classe zu lösen.

Reisende nach und von anderen als den vorgenannten Stationen haben zur Weiterfahrt entweder in Weissenbach a. d. Triesting oder in Altenmarkt-Thenneberg Fahrkarten zu lösen oder die entfallende Fahrgebühr beim Zuge nachzuzahlen.

Für die Zeit vom 27. Mai bis 1. Juni c. werden Reisende von und nach „Tasshof" nach und von vorbesagten Stationen gegen Nachzahlung der oben erwähnten Fahrgebühr beim Zuge aufgenommen.

Halbe Fahrkarten werden nicht verabfolgt; es können jedoch mit einem Fahrbillet zwei Kinder unter 10 Jahren reisen, ferner kann ein Erwachsener mit einem Kinde unter 10 Jahren bei Lösung einer Fahrkarte II. Classe die III. Classe — mit zwei Fahrkarten III. Classe die II. Classe und mit drei Fahrkarten III. Classe die I. Classe benutzen.

Die Abfahrt und Ankunft der Züge ist aus dem affigirten Fahrplan zu entnehmen.

Wien, am 25. Mai 1882. Die Direction. (224)

4. Auszahlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. Juni cr. ab werden in unserer Hauptcasse am Askanischen Platz No. 5 hierselbst, in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 jeden Wochentages eingelöst werden:

1. die zum 1. Juli 1882 fällig werdenden Zinscoupons unserer Gesellschaft und zwar:
   a) No. 3 Ser. IV der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission,
   b) No. 3 Ser. IV der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. B,
   c) No. 3 Ser. II der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. C,
   d) die Dividenden-Scheine No. 81 der Stamm-Actien Litt. A, B, C, D und E laut § 5 des Vertrages vom 8. März 1882, betreffend den Uebergang des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat mit 12 *M.* Rente;
2. die Zinscoupons No. 14 der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft;
3. die an früheren Fälligkeits-Terminen nicht eingelösten Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht etwa verjährt sind;
4. die am 13. März cr. verloosten Prioritäts-Obligationen diesseitiger Gesellschaft, sowie die rückständigen gleichartigen Prioritäten, cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 13. März 1882;
5. die am 23. Januar cr. verloosten 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die rückständigen, bisher nicht eingelösten Prioritäten aus den früheren Verloosungen.

Es wird ersucht, getrennte Nachweisungen einzureichen:

1. über Coupons zu Berlin-Anhaltischen Prioritäts-Obligationen,
2. über Dividenden-Scheine zu Berlin-Anhaltischen Stamm-Actien,
3. über Coupons zu Oberlausitzer Prioritäts-Obligationen,

welche je die Stückzahl und den Werth, nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet, enthalten.

Die verloosten Prioritäten der Berlin Anhaltischen und auch der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft sind mit getrennten, event. nach Emissionen geordneten Nummer-Verzeichnissen einzureichen.

In L e i p z i g erfolgt die Einlösung, jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine, in den Tagen vom 1. bis 15. Juli 1882 Vormittags von 9 bis 12 Uhr jeden Wochentages bei unserer Gütercasse auf dem dortigen Bahnhofe.

Ausserdem erfolgt die Einlösung der Coupons zu den 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. C, sowie der verloosten Stücke dieser Emission vom 1. bis 15. Juli 1882 in F r a n k f u r t a/M.:

a) bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
b) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Berlin, 31. Mai 1882. Die Direction. (227)

Werra-Eisenbahn. Die auf die Stammactien pro 1881 entfallende Dividende ist auf 3½ pCt. oder 10 *M.* 50 *ℌ* pro Actie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheins No. 23 ausser v o n u n s e r e r H a u p t c a s s e h i e r und v o n d e n B i l l e t e x p e d i t i o n e n u n s e r e r B a h n b e i d e r C o b u r g - G o t h a i s c h e n C r e d i t g e s e l l s c h a f t

in Coburg, der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig, bei Herrn Platho & Wolff in Berlin, Herrn Gross & Oberländer in Frankfurt a. M., Herrn Rüderer & Comp. in München, den Filialen Mitteldeutschen Creditbank in Berlin und Frankfurt a. M., Herrn Jacob Landau in Berlin, Herrn Becker & Comp. in Leipzig und Herrn Bloch & Comp. in Nürnberg und München vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt.

Die Einlösung der am 1. Juli cr. fälligen Coupons der 4½ pCt. Prioritätsanleihe — Coupons No. 17 — erfolgt ausser bei den vorgenannten Stellen auch noch bei der Mitteldeutschen Creditbank allhier, Herrn Alfred Seligmann & Comp. in Karlsruhe und der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart.

Gleichzeitig bemerken wir

a) dass von unseren gekündigten 5 pCt. Prioritätsobligationen noch das Stück Abth. C. No. 8841 à 300 ℳ — zinslos seit 1. Januar 1874 — einzulösen ist;

b) dass von unserer 4½ pCt. Prioritäts-Anleihe

Lit. A. à 1 500 ℳ No. 2034 und 2119,
„ B. à 600 „ No. 397 1794 1970 3071,
„ C. à 300 „ No. 1131 1154 1412 1933 1936 2990 3640 4674 5374 6268 7982 8893 9165

zum 1. Januar 1882 rückzahlbar waren und von da an unverzinslich sind, bis jetzt unerhoben blieben;

c) dass zu den Nummern 10396 17990 19037 23747 28783 und 28879 unserer Stammactien die neuen Dividendenscheine 21—30 noch nicht abgehoben sind; endlich

d) dass die Stammactien 21541 und 21543 und die 4½ pCt. Prioritätsobligation Abth. 1509 gerichtlich mortificirt und Duplicate ausgegeben sind. Meiningen, den 26. Mai 1882. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft. (222)

Braunschweigische Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli cr. fälligen Zinscoupons der 4½ pCt. und 4 pCt. Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,
„ Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem von dem Präsentanten unterschriebenen, nach den Kategorien und Nummern der Obligationen geordneten, die Stückzahl und den Geldbetrag ergebenden Verzeichnisse einzureichen. Braunschweig, den 1. Juni 1882. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn - Gesellschaft. (228)

5. Submissionen.

Königliche Eisenbahndirection Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung von 1500 t Querschwellen aus Flusseisen soll, in zwei gleiche Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Materialienbüreau hierselbst zur Einsicht auf, können auch vom Kanzleivorsteher Peltz hier gegen Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Eisenschwellen" bis zu dem auf Freitag, den 9. Juni 1882, Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermine, in welchem die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird, einzureichen. Elberfeld, den 25. Mai 1882. (211)

Königl. Eisenbahn - Direction Elberfeld. Es sollen die in unseren Hauptmagazinen lagernden alten, ausrangirten Oberbaumaterialien öffentlich zum Verkauf gestellt werden.

Bedingungen und Massenverzeichnisse liegen in unserem Centralbureau hier, Zimmer No. 106 zur Einsichtnahme auf, Abdrücke derselben können gegen Zahlung oder Franco-Einsendung von 1 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf ausrangirter Oberbaumaterialien"

bis Donnerstag, den 15. Juni 1882, einzureichen. Die Eröffnung derselben findet am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt. Elberfeld, den 30. Mai 1882. (221)

Königliche Eisenbahn - Direction Köln (rechtsrheinische). Die Lieferung des Bedarfs an schmiedeeisernen Locomotivheizröhren pro 1882—83 (ca. 15 000 Stück) soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unterzeichneter Dienststelle, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Franco-Einsendung von 0,50 ℳ portofrei von derselben bezogen werden.

Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Locomotiv-Heizröhren" versehen, bis zum 14. Juni 1882 Abends der unterzeichneten Dienststelle einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 15. Juni 1882, Vormittags 10 Uhr erfolgen wird. Köln, den 28. Mai 1882. Maschinentechnisches Bureau. (223)

Königliche Eisenbahn - Direction Elberfeld. Die Lieferung von rot. 215 cbm eichener Weichenschwellen soll in zwei gleichen Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungsbedingungen sind gegen Einsendung von 1 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen und Offerten versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Weichenschwellen"

bis zum 20. Juni cr. an uns einzusenden. Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet an dem folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten im Central-Bureau hierselbst statt. Elberfeld, den 1. Juni 1882. (225)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Meckl. Friedr.-Franzb. bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 44. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 12. Juni 1882.

Dieser Nummer liegt No. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Mai 1882“ bei.

Inhalt: Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1880. — Aus Oesterreich-Ungarn. — Literatur: Siklosy, Schiene und Rad. Bleich, Lohnberechnungstabellen. — Kartenwerke. — Officielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Convertirung. 4. Auszahlungen. 5. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1880.*)

Vor Kurzem ist der XXXI. Jahrgang des in rubro bezeichneten, von der geschäftsführenden Direction des Vereins herausgegebenen Werks erschienen. Dasselbe schliesst sich den Jahrgängen 1879 und 1878 an und enthält — wie diese — eine Fülle der interessantesten statistischen Nachrichten. Wie in Fachkreisen bekannt, werden in die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins nur solche Nachrichten aufgenommen, welche einen statistischen Werth besitzen; in Folge dessen hat das übersichtliche Tabellenwerk nur einen Umfang von 30 Bogen Fol. und erfreut sich seiner correcten Nachrichten und seiner concisen Darstellungsweise wegen grosser Anerkennung sowohl in fachmännischen wie in Laienkreisen.

Wir gestatten uns, einige der wissenswerthesten Nachrichten des oben bezeichneten Werkes hier mitzutheilen.

I. Ausdehnung.

Die Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues hat in den letzten Jahren erheblich abgenommen, es ist deshalb eine nur geringe Erweiterung des Netzes eingetreten. Um so grösser ist aber die Verschiebung in den Besitzverhältnissen, hervorgerufen durch die Verstaatlichung grosser, frequenter und gut rentirender Privatbahnen in Deutschland.

Die Betriebslänge [1]) am Schlusse des Etatsjahres 1880 hat betragen:

bei den	für nicht öffentlichen Verkehr	für Personen-Verkehr	für Güter-Verkehr	Ueberhaupt	Differenz gegen das Vorjahr
Deutschen Bahnen	km	km	km	km	km
a) Staatsbahnen	181	22 114	22 624	22 646	+ 5 522
b) Privatbahnen in Staatsverwaltung	32	3 533	3 699	3 699	— 259
c) Privatbahnen in eigener Verwalt.	17	7 502	7 587	7 592	— 4 817
d) überhaupt	230	33 081	33 844	33 869	+ 473
Oesterr.-Ungarisch. B.	187	18 070	18 392	18 392	— [2]) 49
Anderen Vereinsb.	49	4 291	4 390	4 394	+ 125
zusammen	466	55 431	56 614	56 643	+ 549
bezw. im Jahresdurchschnitte:					
bei den Deutschen B.	—	32 879	33 625	33 646	+ 949
„ „ Oesterr.-Ung. B.	—	18 065	18 379	18 379	+ 100
„ „ anderen Vereinsbahnen	—	4 300	4 397	4 401	+ 141
überhaupt	—	55 233	56 389	56 414	+ 1 190

Die Bahnlänge bestand aus:

bei der	Hauptbahnen 1880 km	Hauptbahnen 1879 km	Secundärbahnen 1880 km	Secundärbahnen 1879 km
Deutschen Gruppe	30 462	30 712	3 208	2 553
Oesterreichisch-Ungar. Gruppe	17 207	17 131	1 159	1 099
Niederländischen etc. Gruppe	4 203	4 089	141	151
überhaupt	51 872	51 932	4 508	3 803

Die Erweiterung des Bahnnetzes mit Secundärbetrieb war hiernach eine fortschreitende, während die doppelgeleisigen Strecken nur von 12 132 km auf 12 433 km und die drei- sowie mehrgeleisigen Strecken von 50 auf 61 km gestiegen sind.

II. Anlage-Capital.

In Folge der Verstaatlichung grosser Complexe Privatbahnen ist eine erhebliche Veränderung der concessionirten und emittirten Capitalien eingetreten. Für das Actiencapital der verstaatlichten Privatbahnen — soweit dasselbe im Umlaufe verblieben ist — wird eine feste Rente gezahlt; die Prioritäts-Obligationen sind theils gekündigt und es werden an deren Stelle Staats-Schuldverschreibungen treten. Mit Rücksicht hierauf ist eine Vergleichung mit den Vorjahren unthunlich, wir beschränken uns deshalb darauf hier nur noch anzuführen, dass das concessionirte Anlage-Capital der **Privatbahnen** ult. 1880 betragen hat:

bei den	Stammactien Mille Mark	Prioritätsstammactien Mille Mark	Prioritätsobligationen Mille Mark
Deutschen Bahnen	1 007 463	237 472	1 415 893
Oesterreichisch-Ungar. B.	1 816 472	4 984	4 211 886
Anderen Vereinsbahnen	289 418	15 017	306 991
zusammen	3 113 353	257 473	5 934 770

*) Die „Statistischen Nachrichten“ können gegen Einsendung eines Betrages von 7 ℳ 50 ₰ von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

[1]) Diejenige Betriebslänge der einzelnen Gruppen, welche sich aus der Addition der Längen der einzelnen Bahnen ergeben würde, ist — da eine nicht unbedeutende Geleislänge von mehreren Verwaltungen gemeinschaftlich (doppelt und mehrfach) betrieben wird — um diese doppelt, drei- resp. mehrfach betriebenen Geleisstrecken zu gross (sobald die betreffende Gruppe in Betracht kommt), weil jede der Verwaltungen die betreffenden Geleise ihrer Betriebslänge hinzurechnet. Es mussten deshalb bei den Summen der einzelnen Bahngruppen etc. diese Doppelbetriebsstrecken ausser Ansatz bleiben. Selbstverständlich konnten bei dieser Operation nur diejenigen Geleisstrecken berücksichtigt werden, welche in derselben Gruppe von 2 oder mehreren Verwaltungen betrieben werden und es erklärt sich hieraus, dass die Gesammtbetriebslänge nicht aus der Addition der Summen der Gruppen A., B. und C. hervorgehen kann.

[2]) In Folge Nichtaufnahme eines Complexes Bahnen für „nicht öffentlichen Verkehr“ in die Statistik.

Das verwendete Anlage-Capital hat betragen:

	überhaupt 1880	überhaupt 1879	pro Kilometer Bahnlänge
bei den Deutschen Bahnen	Mille-Mark		Mark
a) Staatsbahnen	6 289 468	4 356 872	280 642
b) Privatb. unter Staatsverwaltung	1 093 054	1 142 249	304 896
c) Privatb. in eigener Verwaltung	1 535 441	3 059 262	204 733
überhaupt	8 917 963	8 558 383	266 256
bei den Oesterr.-Ungar. B.	5 083 233	5 063 221	277 035
„ „ anderen Vereinsb.	972 421	1 040 432	238 105
Zusammen	14 973 617	14 662 036	267 735

Es sind hiernach bei der Gruppe der Deutschen Bahnen 360 Millionen Mark und bei der Gruppe der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 20 Millionen Mark verwendetes Anlage-Capital hinzugetreten, während bei der Gruppe „andere Vereinsbahnen“ in Folge der Differenz zwischen dem bis ult. 1879 verwendeten Capitale der Rumänischen Bahnen und dem Ankaufspreise derselben eine nicht unerhebliche Verminderung eingetreten ist.

Das pro Kilometer Bahnlänge verwendete Anlage-Capital stieg gegen das Vorjahr: bei den Deutschen Bahnen um 5 520 *M.* = 2,1 pCt. und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um 2 200 *M.* = 0,8 pCt., während dasselbe sich bei der Gruppe „andere Vereinsbahnen“ (wie vorstehend bereits bemerkt) um 23 868 Mark = 8,9 pCt. ermässigte; es resultirt demgemäss pro 1880 nur die unerhebliche Steigerung des relativen Anlage-Capitals aller Vereinsbahnen um 1 926 *M.* = 0,7 pCt.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 5. Juni 1882. (Generalentreprise und Galizische Transversalbahn. Todte Coupons. Eisenbahnrath und Tarife. Gotthard und Eisenindustrie. Serbische Bahnen. Frachtgebühr-Verjährung. Nachtverkehr. Baumschulen. Nordbahn-Privilegium. Locomotivenfracht. Einfriedung oder Radabweiser. Coursnotiz.)

Das Wiederaufleben der Generalentreprise hätte man nach den bei uns gemachten Erfahrungen kaum für möglich gehalten; am wenigsten glaubte man, dass ein Staatsbahnbau gegen Pauschalirung der Kosten vergeben würde. Um so überraschender tritt das Gerücht auf, dass die Galizische Transversalbahn durch einen General-Bauunternehmer hergestellt werden soll. Die Leistungen der Baudirection für Oesterreichische Staatseisenbahnen sind, was Solidität und Billigkeit der Bahnbauten betrifft, allgemein anerkannt; die streckenweise Vergebung auf Grund detaillirter Pläne und Kostenberechnungen auf Nachmass und Einheitspreis bewährt sich wieder beim Arlberg. Dieses System begünstigt auch den privaten Unternehmungsgeist und verwohlfeilt die Ausführung durch die wenn auch beschränkte Concurrenz. Deren Wirkung fällt aber bei der Generalentreprise insofern weg, als die Subunternehmer sich nur mit einer geringen Gewinnstchance begnügen müssen, weil der Hauptgewinn in die Tasche der Entreprise fliesst; daher sie auch nicht so verlässlich wie der Staat selbst bauen können. Er hätte ursprünglich schon den Bau der Privatbahnen nicht aus der Hand geben sollen; der Staat will und muss zwar auch billig bauen; aber weil ihm eine Gewinnstziffer fern liegt, wird er in erster Reihe auf die Erfordernisse des Betriebes Rücksicht nehmen, welche von der Entreprise stiefmütterlich behandelt werden. Nur beim Betriebe sollte es fraglich sein, ob derselbe vom Staate oder Privaten geführt werde; rücksichtlich des Baues kann dies nicht mehr zweifelhaft sein. Die strengste Ueberwachung der Bauunternehmung schliesst doch die Möglichkeit der Corrumpirung des Personals nicht aus; jedenfalls werden durch die Ueberwachung der Entreprise die Gesammtkosten erhöht, welche sich schon durch deren legitimen Unternehmergewinn viel höher stellen. Die Entreprise findet bei den Secundär- und Localbahnbauten genug Beschäftigung; von den internationalen Reichs- und Landesbahnen sollte sie principiell ausgeschlossen werden; darum mögen auch die noch so lockenden Verheissungen von General-Bauunternehmern für die Galizische Transversalbahn nicht verfangen.

Als **todte Coupons** werden solche im Börsenjargon bezeichnet, welche weder zur Verfallzeit, noch später eingelöst wurden. Es wird nun die Berechtigung eines jüngsten Generalversammlungsbeschlusses discutirt, wonach die Bezahlung eines später fällig gewordenen Coupons von der Einziehung der nicht eingelösten älteren Coupons abhängig gemacht wird. Die souveräne Generalversammlung scheint allerdings auch zu einer solchen Verfügung competent; es könnte wohl eingewendet werden, dass von den in Folge der früheren Nichteinlösungen sich bildenden Reserven den betreffenden Coupons ein aliquoter Theil zukommen sollte; auf diesen haben jedoch die damaligen Actionäre kraft statutarischer Beschlüsse oder gesetzlicher Massnahmen Verzicht leisten müssen; der todte Coupon kann durch die Einlösung des späteren rechtlich nicht aufleben. Andererseits ist es hart und mitunter auch unmöglich, sämmtliche älteren Coupons beibringen zu müssen; gewiss wird die betreffende Verwaltung hierbei die grösste Coulanz walten lassen und wenn ein oder der andere Couponz fehlt, nicht dessen Amortisation verlangen oder gar die Zahlung verweigern. Es hätte sich aber die ganze Schwierigkeit dadurch leicht beseitigen lassen, wenn ein Beschluss der Börsenkammer provocirt worden wäre, wonach die Actien auch ohne die als todt zu bezeichnenden Coupons lieferbar sind.

Die Zusammensetzung des Eisenbahnrathes beschäftigt gegenwärtig das Oesterreichische Handelsministerium. Derselbe soll schon bei der am 1. Juli d. J. in Wirksamkeit tretenden Organisation des Staatsbahnbetriebes functioniren. Nach der bereits eingeführten Ermässigung der Personentarife, welche als die billigsten in Oesterreich-Ungarn und Deutschland auf den westlichen Staatsbahnen bestehen, will deren Direction die Frage der Frachtentarife erst der Berathung des Eisenbahnrathes vor deren Inkrafttretung vorlegen und sind hierfür die einschneidendsten Modificationen und Ermässigungen in Antrag gebracht worden. Vor Allem soll ein einheitlicher Satz für alle Massengüter eingeführt werden, je nachdem dieselben auf kürzeren oder längeren Routen die Linien passiren, und zwar soll dieser Tarifsatz so billig sein, dass er den Vergleich mit den Deutschen Einheitssätzen nach jeder Richtung aushält. Diese Frachtermässigung wird sich jedoch auch auf die Stückgutclassen erstrecken, so dass die Regierungsvorlage den in den verschiedenen Eingaben für die Eisenbahn-Tarifenquête kundgegebenen Wünschen entsprechen wird.

Von der Gotthardbahn-Eröffnung wird wohl am directesten die Oesterreichische Eisenfabrikation betroffen. Der Kärntischen Eisenindustrie ist es im Laufe der letzten Jahre gelungen, sich neben der Englischen in Norditalien einen ziemlich ausgedehnten Markt zu erobern. Neuerer Zeit haben sogar Oesterreichische Eisenindustrielle auf Italienischem Gebiete Walzwerke und andere Anlagen errichtet, in welchen, um dem Zolle auf Eisenwaaren zu entgehen, Kärntisches und Steirisches Eisen mit verarbeitet wird. Der wichtigste Zweck, welchen die Deutsche Reichsregierung mit der Förderung des Gotthardunternehmens im Auge hatte, war aber, der Rheinischen Eisenindustrie den Oberitalienischen Markt zu erobern. Dies kann nur auf Kosten des Oesterreichischen Eisens geschehen, da für die Concurrenz mit der Englichen per Mare importirten Waare bestimmte Grenzen gezogen sind. Dass aber das Rheinische Eisen gegenüber dem Oesterreichischen durchaus concurrenzfähig und, was die Wohlfeilheit betrifft, sogar sehr weit überlegen sei, ist anerkannt. Oesterreich muss daher bei Zeiten die erforderlichen Anstalten zur Aufnahme der Concurrenz treffen.

Ueber den Bau und Betrieb der Serbischen Bahnen veröffentlicht das „Belgrader Amtsblatt“ den zwischen dem Finanzminister und dem Comptoir abgeschlossenen Vertrag. Derselbe bestimmt im Wesen das Folgende: Die Regierung überträgt alle aus der Bahnconvention mit der Union Générale resultirenden Rechte und Pflichten auf die neue Gesellschaft. Die Gesellschaft verzichtet auf 1 200 500 Frcs. für die Reduction der Tunnelrampe. Die Regierung zieht 12 Millionen Francs für Belgrad-Vranja ab, wenn die Forderung an die Union Générale uneingebracht bliebe. Der Abzug erfolgt monatlich. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Eintreibung der Forderung zu unterstützen. Die Schuld der Union ist mit 24 789 256 Frcs. festgestellt. Die von Serbien zu leistende Annuität erscheint durch die neue Transaction von 6 000 000 auf 5 400 000 Frcs. reducirt. Die Gesellschaft übernimmt binnen drei Monaten mindestens 50 000 Obligationen zum Course von 357 gegen baar oder in Französischer Rente, den Rest der Obligationen später in vier Serien zu den Coursen von 362, 365, 368 und 372. Die Gesellschaft übernimmt die Arbeiten und Lieferungen, welche das Syndicat der Union anerkannte. Die Caution des Comptoir beträgt 2 500 000, die der Gesellschaft 4 000 000 Frcs. Der Vertrag tritt in Kraft, sobald das Tribunal der Seine das Uebereinkommen des Finanzministers mit dem Syndicat bestätigt hat. Diese Bestätigung ist bereits im April erfolgt.

Dem Urtheile über die Verjährung zu viel gezahlter Frachtgebühren (S. 534 d. Jahrg.) ist noch die darin ausgesprochene Entscheidung nachzutragen, wonach die Klagelegitimation derjenigen Person mit Recht bestritten werden kann, bezüglich welcher die Anmerkung auf dem Frachtbriefe enthalten ist, dass das Gut zu ihrer Verfügung steht. An der Verpflichtung der Bahn, das Frachtgut nur an den Adressaten auszufolgen und an der ausschliesslichen Berechtigung des Letzteren zum Bezuge desselben kann diese Anmerkung nämlich nichts ändern. (Art. 405 und 406 H. G., dann § 59 E. B. R.)

Gestattung des Nachtverkehrs. Der Verwaltung der Böhmischen Commercialbahnen wurde vom K. K. Handelsministerium in Abänderung der Concessionsbedingnisse vom 27. Mai 1881 für die Linien: 1. von Königgrätz nach Wostromeř mit einer Abzweigung von Sadowa nach Smiřitz, 2. von Nimburg (bezw. Velelib) nach Jičin mit Abzweigungen von Křineč nach Königstadtl und von Kopidlno nach Libau, 3. von Nezvěstic nach Miröschau und 4. von

Nusle nach Modřan gestattet, auf den genannten Linien im Bedarfsfalle einen Nachtverkehr unter Herabminderung der Maximalgeschwindigkeit von 24 auf 22 km pro Stunde und gegen Beobachtung der bestehenden Sicherheitsvorschriften einzuführen. Gleichzeitig wurde die genannte Bahnverwaltung darauf hingewiesen, dass von der Herabminderung der Fahrgeschwindigkeit nur dann abgesehen werden könnte, wenn bei den Zügen continuirliche Bremsen und an den Locomotiven elektriches Licht angebracht würden. Die Verwaltung wurde demnach eingeladen, Versuche anzustellen, die Locomotiven mit elektrischem Lichte nach System Sedlaček und Wikulill zu beleuchten.

Die Vermehrung von Baumschulen wurde von der Ungarischen Nordostbahn beschlossen, um die Plätze bei den Wächterhäusern und Stationen mit der Zeit bepflanzen zu können. Diese Bahn hat bisher an mehreren Orten Obstbaumschulen im Gesammt-Flächenausmasse von 8 510 qm. Der Königlich Ungarische Handelsminister hat über ihr Ansuchen nun zwei Wanderlehrer damit betraut, den Wächtern und Bahnaufsehern der genannten Eisenbahn in der Wartung und Pflege der Obstbaumschulen und Obstbäume zeitweise Unterricht zu ertheilen.

Das Privilegium der Nordbahn erlischt zwar erst in vier Jahren, im Jahre 1886, allein die Regierung scheint nicht gewillt, die Schliessung eines neuen Uebereinkommens mit der Nordbahn länger hinauszuschieben und wird mit ihren Propositionen schon demnächst an die Verwaltung der Nordbahn herantreten. Das Finanzministerium ist mit der Formulirung der Bedingungen beschäftigt, unter welchen die Regierung in die Privilegiumserneuerung zu willigen bereit sein werde. Diese der Nordbahn zu unterbreitenden Bedingungen sollen ziemlich oneros sein, wenn die Regierung auch nicht gewillt ist, dem Rathe Jener zu folgen, welche in einer vor längerer Zeit gehaltenen öffentlichen Discussion ein regelrechtes Bombardement auf das Nordbahnprivilegium unternommen haben. Das damalige Aufwerfen der Nordbahnfrage hatte einen bedeutenden Coursrückgang der Actie zur Folge, doch trat, nachdem die geängstigten Gemüther der „armen" Nordbahnactionäre sich wieder einigermassen beruhigten, seither nicht blos eine wesentliche Reprise, ja sogar eine Hausse ein, welche auf der Hoffnung beruht, dass die Regierung nichts Unbilliges verlangen wird.

Ueber den Transport von mindestens 140 Locomotiven sammt Tendern mit der Bestimmung nach der Französischen Station Belfort wurde jüngst der Refactievertrag publicirt, welcher bis Ende 1883 giltig ist. Der Frachtsatz auf den Oesterreichischen Bahnen beträgt für die Strecke Leobersdorf-Simbach 0,907 Frcs. Gold, für die Strecke Westbahnhof- (Wien-) Simbach 0,852 Frcs. Gold pro 100 kg, für Locomotiven und Tender auf eigenen Rädern laufend. Eine zweite Publication bezieht sich auf den Transport von 50 Locomotiven mit Tender und 15 Locomotiven ohne Tender mit der Bestimmung nach der Italienischen Station Cette, giltig bis 31. Juli 1883. Der Frachtsatz hierfür beträgt von Wien (Matzleinsdorf) oder Wr. Neustadt nach Peri 2,195 Frcs.

Statt einer dichten Einfriedung, welche von Bahnverwaltungen längs frequenter Strassen zu erhalten sind, wurde von einer politischen Behörde die Anwendung dicht gesetzter sogen. Radabweiser bewilligt, welche viel billiger zu stehen kommen. Die betreffende Bahnverwaltung hat dieses Zugeständniss jedoch aus dem Grunde nicht acceptirt, weil dasselbe dahin interpretirt werden könnte, dass die Auflassung der Einfriedung auf Gefahr der Bahn zugestanden wurde und diese im Falle einer Katastrophe für die Folgen haftbar bliebe.

Die günstige Stimmung für Eisenbahnwerthe hat sich in der Hausse der Nordbahn (2735), Carl-Ludwig (319,75), Nordwest (207,50), Elbethal (225,75) und Südbahn (144,25) manifestirt. Die „N. Fr. Pr." bringt eine höchst interessante Zusammenstellung der Coursvariationen, welche die Oesterreichischen Wertheffecten seit dem Jahre 1876 bis zum 1. Quartale 1882 erfahren haben. Die Steigerung der Bahnactien ist durchgängig erfolgt; bei einigen ist dieselbe geradezu fabelhaft, so z. B. Albrechtbahn 20:88, Böhmische Nordbahn 57:192, Elbethal 29:259,50, Dux-Bodenbach 22:349.

Literatur.

Schiene und Rad. Skizzen aus dem Eisenbahnleben von Joseph Siklosy. 10 Bogen Octav. Geh. in illustrirtem Umschlag. Geheftet 80 kr. = 1 M. 50 ₰. 1882. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

In angenehmer Abwechslung erzählt der Verfasser, selbst Fachmann auf dem Gebiete der Eisenbahn und als Feuilletonist seit längerer Zeit schon für hervorragende Journale thätig, auf spannende Weise von dem strengen, oft aufreibenden Dienste der Männer von „Schiene und Rad", schildert in anziehendster Art, wie manche, bereits mit verhaltenem Athem erwartete, unvermeidlich erscheinende Katastrophe hintangehalten wird, andererseits wie solche, trotz aller Aufopferung, dennoch hereinbrechen. Dabei enthält dieses Buch gelungene Humoresken und lässt überdies den Leser Einblick gewinnen in die stark angezweifelte und dennoch im grossen Masse vorhandene Poesie des Streckenlebens.

Lohn - Berechnungstabellen für sämmtliche Decimal - Münzsysteme und jeden Zeitabschnitt im Monat. Berechnet von Julius Bleich, Eisenbahn-Beamter. Preis: broschirt 1,50 M., gebunden 2 M. Verlag von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Diese ausserordentlich klar, übersichtlich und correct bearbeiteten Tabellen, welche soeben im Buchhandel erschienen sind, bieten Allen Denjenigen, welche eine grössere Anzahl Arbeiter beschäftigen, bei schneller und richtiger Aufstellung der Lohnlisten eine schätzenswerthe Erleichterung.

Als beste Empfehlung dient wohl, dass bereits vor Erscheinen der „Bleich'schen Lohn-Berechnungstabellen" nachstehende Eisenbahn - Verwaltungen die nebenstehende Anzahl von Exemplaren bestellt haben: Aachen-Jülich 20. Königl. Eisenbahndirection Elberfeld 50. Königl. Direction Berlin-Anhalt 100. Berlin-Hamburg 100. Königl. Eisenbahndirection Frankfurt a/M. 20. Hessische Ludwigsbahn 50. Königl. Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch) 150. Lübeck-Büchen 24. Königl. Eisenbahndirection Magdeburg 50. Rechte Oder-Ufer Eisenbahn 30. Sächsische Staatseisenbahnen 230. Erzherzog Albrechtbahn 35. K. K. Direction für den Staats-Eisenbahnbetrieb, Wien 30. I. Ungar.-Galizische Eisenbahn 100. Rumänische Eisenbahnen 100.

Zur Orientirung über die Einrichtung der Tabellen weisen wir auf unsere Anzeige in No. 27 S. 392 hin.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands. Soeben erschien in neuer Auflage im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn (Berlin SW., Kochstrasse 69) die im Reichs - Eisenbahnamt bearbeitete Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands.

Diese im Massstab von 1:1000000 ausgeführte Karte bringt die Eisenbahnen Deutschlands in drei Farben: Staatsbahnen (einschliesslich der jüngst vom Preuss. Staat erworbenen Bahnen), Privatbahnen unter Staatsverwaltung und solche unter eigener Verwaltung zur Anschauung. In jeder dieser Gruppen sind die doppelgeleisigen und eingeleisigen Hauptbahnen, wie die Bahnen untergeordneter Bedeutung, bezw. die fertigen, in Bau begriffenen und nur concessionirten Bahnlinien besonders bezeichnet.

Auf dem Rande der Karte sind die sämmtlichen Deutschen Eisenbahnverwaltungen (die Preussischen unter Gruppirung nach Eisenbahnbetriebsämtern) mit den ihnen unterstellten Strecken aufgeführt und die Länge der letzteren in Kilometern angegeben.

Bereits seit voriger Auflage enthält dieselbe eine genaue Terraindarstellung neben der genauen Angabe der Eisenbahnlinien und deren Stationen, sodass sie ebensowohl ein treffliches zuverlässiges Bild des Deutschen Eisenbahnnetzes als der Bodengestaltung von Deutschland bietet.

Gegen das Vorjahr hat die Karte durch Aufnahme der seitdem neu eröffneten Linien und Stationen (Stand des Bahnnetzes am 15. Mai 1882) sowie derjenigen Eisenbahnprojecte, welche inzwischen durch Landesgesetze bezw. durch Concessionen zum Ausbau genehmigt worden sind, eine Erweiterung erfahren. Ausserdem sind diejenigen Preussischen und Sächsischen Privatbahnen, welche in den Besitz bezw. Betrieb dieser Staaten übergegangen sind, sowie die zu Bahnen untergeordneter Bedeutung erklärten bisherigen Hauptbahnen in entsprechend veränderter Form zur Darstellung gebracht worden.

Die Karte empfiehlt sich ebenso sehr durch die Zuverlässigkeit der Angaben als durch die geschmackvolle und saubere lithographische Herstellung. Der Preis von 5 M. pro Exemplar erscheint im Verhältniss zu dem Gebotenen als ein sehr mässiger.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Für **Torfstreu-Transporte**

a) in Wagenladungen von den Stationen Burgdorf und Stickhausen, welche für die Gemeinden im Herzogthum Lauenburg und in den Kreisen Ploen, Segeberg, Oldenburg und Stormarn der Provinz Schleswig-Holstein, sowie in den Gebieten der freien und Hansestadt Lübeck und des Fürstenthums Lübeck (Eutin) bestimmt sind und an die Adresse der Gemeindevorstände aufgegeben werden, ferner

b) in Wagenladungen von 10 000 kg von Burgdorf und Stickhausen nach den in den Bezirken der Königlichen Landdrosteien Hannover, Hildesheim, Lüneburg, Osnabrück und Aurich gelegenen Stationen, sowie nach sämmtlichen Braunschweigischen Stationen

wird die tarifmässige Fracht für die Zeit von jetzt ad a) bis Ende August cr. und ad b) bis zum 15. August cr. um 25 pCt. ermässigt.

Das Nähere ist in den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Hannover, den 2. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1114)

Am 1. Juli cr. tritt — an Stelle des mit Ende dieses Monats ablaufenden **Ausnahme-Tarifs** vom 1. Juli 1881 für die Beförderung von **Steinkohlen** in Sendungen von mindestens 100 000 kg von Stationen bezw. Zechen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) nach den Stationen Eschweiler B. M. und K. l., Eschweiler-Aue B. M. und A. J. B, Rothe Erde K. l. und A. J. B. und Stolberg B. M., K. l. und A. J. B. ein bezüglicher neuer, bis Ende Juni 1884 giltiger Tarif in Kraft, dessen Frachtsätze sich für die Zeit vom 1. Juli d. J. bis 30. Juni 1883 um je 0,02 ℳ pro 100 kg höher als die jetzt bestehenden Sätze stellen und vom 1. Juli 1883 ab eine weitere Erhöhung von 0,02 ℳ pro 100 kg erfahren werden.

Exemplare des neuen Tarifs sind vom 15 d. M. ab bei den betreffenden Güter-Expeditionen zum Preise von je 0,10 ℳ zu haben. Köln, den 3. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein). (1115)

Unter-Elbesche Eisenbahn. Mit dem 1. Juni cr. werden unsere Personen-Haltestellen Neukloster und Höftgrube (erstere nur für die Dauer des Sommerfahrplans) für den Klein-, Stückvieh- und Eilgut-Verkehr eröffnet und können die Transportpreise bei unseren Localstationen erfragt werden. Harburg, den 30. Mai 1882. Die Direction. (1116)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 15. d. M. tritt der 42. Nachtrag zum Tarif für Personen-Beförderung in Kraft, welcher Personenfahrpreise für Retourbillets zwischen Hamburg und Heidelberg enthält. Derselbe kann bei den Verbands-Billet- und Gepäck-Expeditionen eingesehen werden. Hannover, den 3. Juni 1882. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (1117)

Vom 1. Juni cr. ab gelangt ein provisorischer Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen der **Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen** einerseits und **Chiasso transit der Gotthardtbahn** andererseits zur Anwendung.

Der Transport erfolgt auf Grund der Tarifvorschriften und der Waarenclassification für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr via Brenner-Kufstein — Tarif vom 1. October 1880 — soweit sich dieselben auf die Deutsch-Oesterreichischen Strecken beziehen. Exemplare dieses Tarifs können zum Preise von 25 ₰ bezogen werden. Dresden, am 6. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1118)

Am 1. Juli cr. erscheint Nachtrag IV zum Tarif für den **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr** via Lindau, enthaltend: 1. Taxen für den Verkehr mit der Station Gössnitz der Sächsischen Staatseisenbahnen; 2. Aenderungen zum III. Nachtrag; 3. Neue Taxen für Eilgut und Stückgut ab Reichenberg und Zittau. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, den 4. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1119)

Wir bringen zur öffentlichen Kenntniss, dass der Stückgutsatz in der Relation Hamburg-Elbing nicht 5,57 ℳ, sondern 7,57 ℳ beträgt. (Seite 240 des **Staatsbahn-Tarifs** zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Bahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover andererseits vom 1. Juni 1882.)

Der erhöhte Satz tritt mit dem 20. Juli cr. in Kraft. Bromberg, den 7. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1120)

Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Verkehr. Am 1. August cr. scheidet die Station Mittelwalde aus dem Ostdeutsch-Ungarischen Klassentarife (Theil II, A resp. Tarifheft 1) aus. Bis dahin kommen für Sendungen zwischen Ungarischen Stationen und Mittelwalde noch die Tarifsätze des am 1. Juli cr. zur Aufhebung gelangenden Ostdeutsch-Ungarischen Verband-Tarifs, Theil II, A (Klassentarif) vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen in Anwendung und werden auch Oelkuchen etc. in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis 1. August cr. zum Specialtarif II des bisherigen Tarifs abgefertigt. Breslau, den 6. Juni 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1121)

Hamburg-Pommerscher Verband via Lübeck bezw. via Hagnow-Güstrow. Mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. ist der Nachtrag 7 zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1878 enthaltend: anderweitige Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg und vorgelegenen Stationen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg andererseits erschienen. Schwerin, 6. Juni 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft. (1122)

Mit dem 15. Juli 1882 n. St. tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Februar 1882 n. St. giltigen Tarif für die **Beförderung von Flachs, Hanf, Heede und Werg** im directen Verkehr zwischen den Stationen Moskau und Wjasma der Moskau-Brester Bahn einerseits und den in demselben aufgenommenen Schlesischen Stationen andererseits in Kraft.

Durch denselben werden die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin in den qu. Tarif neu aufgenommen. Ausserdem ist in dem qu. Nachtrag eine Bestimmung wegen Anwendung der Transito-Frachtsätze sowie Abänderungen des Haupttarifs enthalten. Bromberg, den 2. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der betheiligten Verwaltungen. (1124 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn Verband. Die Eröffnung des Durchgangs-Verkehrs auf der Berliner Stadteisenbahn findet statt:

1. am 15. Juni cr. n. St. für die Richtung der Anschlussstrecken Berlin-Lehrte und Berlin-Hamburg;

2. am 1. Juli cr. für die Richtung der Anschlussstrecke Berlin-Potsdam-Magdeburg.

Dieses bringen wir im Anschluss an unsere Bekanntmachungen vom 1. Mai cr. und 9. April cr. mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntniss, dass die Ueberführung der Reisenden vom Schlesischen nach dem Berlin-Anhaltischen Bahnhof und umgekehrt vor wie nach mittelst Omnibus erfolgt. Bromberg, den 1. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1125 J)

Mit dem 8. Juni cr. tritt ein neuer Nachtrag zum Local-Gütertarif in Kraft, welcher Frachtsätze von und nach Haltestellen, eine Tariftabelle für Dt. Eylau Stadt, sowie neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife „Zuckerrüben und Rübenschnitzel", „gebrannte Steine (Mauer- und Ziegelsteine)" und „Feld-, Pflaster- und Bruchsteine" enthält.

Derselbe ist auf unseren Stationen einzusehen und daselbst zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben. Danzig, den 6. Juni 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (1126 J)

Am 8. Juni cr. wird unsere Haltestelle Dt. Eylau Stadt auch für den Güterverkehr eröffnet und treten demgemäss die in dem Tarif für den Verbands-Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und diesseitigen Stationen vom 25. März 1882 auf Seite 3, 4 und 5 befindlichen Tarifsätze für den Verkehr zwischen Dt. Eylau Stadt und den betreffenden Stationen des genannten Directionsbezirks mit dem vorgedachten Tage in Kraft. Danzig, den 6. Juni 1882. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (1127 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juli cr. neuen Styls ab findet eine directe Personenbeförderung in der I. und II. Wagenclasse, sowie eine directe Gepäckbeförderung im rubricirten Verbande auch zwischen der Station Alexanderplatz der Berliner Stadteisenbahn einerseits und Russischen Stationen andererseits statt.

Die Personen-Fahrpreise und Gepäck-Frachtsätze, welche dieselben sind, wie für Berlin, Friedrichstrasse, sind bei den betreffenden Billet- und Gepäckexpeditionen einzusehen. Bromberg, den 1. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1128)

Am 1. Juli d. J. tritt Nachtrag I zu den Specialbestimmungen und Tarifen der schmalspurigen Eisenbahn Wilkau-Kirchberg in Kraft. Derselbe enthält eine Aenderung der bisher giltigen Eingangs-Bestimmung, sowie eine Ergänzung des Frachttarifes der Station Wilkau und kann zum Preise von 0,02 ℳ durch uns bezogen werden. Dresden, am 7. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1129)

Preussisch-Oberschlesischer Verbandverkehr. Am 15. Juni cr. tritt für den Tarif zum rubricirten Verbande der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält: 1. einen directen Ausnahmesatz für Salzsendungen von Inowrazlaw nach Tilsit; 2. die Erhöhung der Sätze für Breslau-Stadtbahnhof und Mochbern R. O. U. E.; 3. die Erweiterung des Ausnahmetarifs für Flachssendungen durch Einbeziehung von Güldenboden; 4. die anderweite Berechnung der directen Sätze für Grätz; 5. neue Sätze für den Verkehr mit Cüstrin B. F. E. und Stationen der bisherigen Märkisch-Posener Bahn; 6. anderweite, zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Sätze zwischen Altwasser und Waldenburg im Verkehre mit den Stationen des unterzeichneten Directionsbezirks; 7. Ausnahmetarifsätze für Getreide und Holz des Specialtarifs II für Lichtenberg; 8. directe Ausnahme-Tarifsätze für Eisensendungen von Herminenweiche und Laband; 9. neue Sätze zwischen Stationen der Breslau-Freiburger Bahn und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen; 10. anderweite Entfernungen zwischen Nakel, Hammermühle, Lichtenberg, Podelzig, Tamsel und Walden im Verkehre mit Oberschlesischen Stationen; 11. Berichtigungen des Kilometerzeigers zum Nachtrag I. Die sub 1 bis 4 bezeichneten Tarifänderungen sind bereits früher publizirt. Die nach 6 und 11 eintretenden Erhöhungen einzelner Sätze kommen erst vom 1. August cr. ab zur Geltung. Exemplare des Nachtrags sind von den Billetexpeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig l. Th., Elbing, Königsberg i/Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie durch Vermittelung der übrigen Billetexpeditionen zum Preise von à 0,15 ℳ zu beziehen. Bromberg, den 2. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1131 J)

Beilage zu No. 44. **Berlin,** am 12. Juni 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Mai 1882.

Das Schema, auf Grund dessen die nachfolgenden Tarifnotizen zusammengestellt worden sind, siehe in No. 6 S. 87.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Marienburg-Mlawka, Nordhausen-Erfurt, Ostpreussische Süd-, Posen-Creuzburg, Saal-, Weimar-Geraer, Aussig-Teplitz, Böhmische West-, Erzherzog Albrecht-, Pilsen-Priesen, Ungarische Staats-, Vorarlberger und Holländische Eisenbahnen.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorgesetzten | (Strich) kenntlich gemacht.

NB. Die den einzelnen Positionen in Parenthese vorgedruckten Nummern sind identisch mit den den betreffenden Tarifpublicationen in der Vereinszeitung angefügten fortlaufenden Nummern.

I.

(545) **Altona-Kiel.** Localtarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.

Tarif für die Beförderung von Gütern im Localverkehr der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen, gültig vom 1/5. 82. (Der Tarif vom 1/1. 78 nebst Nachträgen wird aufgehoben.)

(—) Specialtarif für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlencokes, Braunkohlenbriquets; Steinkohlen, Steinkohlenasche, Cokes, Cokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg, im Localverkehr der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen, gültig vom 1. Mai 1882 bis Ende April 1883.

(550) Tarif für die Beförderung von Gütern im Localverkehr der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft stehenden Kreis-Oldenburger Eisenbahn, gültig vom 1/5. 82. (Der Tarif vom 30/9. 81 nebst Nachträgen wird aufgehoben.)

(824) **Berlin-Görlitz.** Nachtrag III vom 1/5. 82, zum Localtarif vom 1/5. 80, für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen, Tarifvorschriften sowie des Tarifs für Nebengebühren enthaltend.

Braunschweigische Bahn. Nachtrag 20 v. 1/5. 82, zum Gütertarife v. 1/10. 77, enthaltend:
a) Abänderung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement,
b) Ergänzung des Tarifs für die Nebengebühren. (Preis 0,50 ℳ)

(599) **Breslau-Schweidnitz-Freiburg.** Local-Gütertarif. Seit 1/4 cr. kommen die Seite XIX sub B des Tarifs aufgeführten Zollabfertigungsgebühren bei Anwendung der Frachtsätze für Halbstadt transito nicht mehr zur Erhebung.

Holsteinische Marschbahn. Local-Gütertarif Theil II, gültig v. 15/5. 82. (Preis 1 ℳ)

(894) **Oberschlesische Eisenbahn.** Local-Gütertarif v. 1/10. 81

Nachtrag II v. 10/5. 82, enthaltend:
1. Specielle Tarifvorschriften,
2. Aenderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife für Holz, sowie für Eisen und Stahl,
3. Tarif für Nebengebühren,
4. Aenderung der Entfernungen von Karolinegrube,
5. Erweiterung der Ausnahmetarife für Erze,
6. Ermässigung von Frachtsätzen,
7. Berichtigung von Druckfehlern im Haupttarif. (0,10 ℳ)

(920) **Oels-Gnesen.** Local-Gütertarif. Vom 1/5. cr. ab werden im Verkehr mit Orzechowo-Warthehafen tr. auch Eil- und Stückgutsendungen abgefertigt und zwar zu den Frachtsätzen der jeweilig hintergelegenen Station Miloslaw oder Zerkow.

Oldenburger Staatsbahn. Nachtrag II zum Local-Gütertarif v. 1/5. 81, gültig v. 1/5. 82.

(881) **Preussische Staatsbahnen.** Eisenbahn-Directionsbezirk Magdeburg. Nachtrag No. 6 v. 15/5. 82 zum Gütertarif v. 1/7. 81, enthaltend:
I. Aenderung der speciellen Tarifvorschriften.
II. Ergänzung des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr.
III. Aenderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc.
IV. Tarifsätze für Güter von und nach der Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.

Westholsteinische Eisenbahn. Localgütertarif, Theil II gültig vom 1/5. 82. Preis 1 ℳ

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Nachtrag I zum Localtarif, Theil II v. 1/9. 81, gültig v. 1/4. 82.

(739) **K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Nachtrag II zu den seit 1/4. 81 giltigen allgemeinen Tarifen für den Personen- und Sachen-Transport. Giltig vom 1/5. 82. Inhalt:
I. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. II und Einführung neuer Frachtsätze.
II. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. III und Einführung neuer Frachtsätze.
III. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. V und Einführung neuer Frachtsätze.
IV. Ausnahmetarif No. XI. für den Transport von Eisen, Eisenguss- und Stahlwaaren.
V. Abänderung und Ergänzung des Inhaltes der allgemeinen Tarife und des Nachtrages I.
VI. Ergänzung der Waaren-Classification.
VII a) Eröffnung und Auflassung von Personen-Haltestellen.
VII b) Berechnung der Fahr- und Gepäck-Gebühren für die Haltestelle Péch-Ujfalu.
VIII. Ergänzung des Tarif-Kilometerzeigers.
IX. Druckfehler-Berichtigung.

| (203) **Südbahn.** Ab 1/2. cr. gelangte ein Heft „Bestimmungen über Anwendung des Südbahn-Tarifes für den Verkehr auf der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg nebst bezüglichen Gebühren-Berechnungen und Distanzzeiger" in Kraft, durch welche das Reglement und die allgemeinen Tarife vom 4/10. 79 nebst Nachträgen für den Verkehr auf der K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg ausser Kraft gesetzt wurden.

| **K. K. priv. Südbahn.** Mit 5/3. d. J. trat der I. Nachtrag zu dem vom 15/1. l. J. giltigen Tarife für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Triest, Fiume, Görz, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Tiroler Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits, in Wirksamkeit.

(941) **K. K. priv. Südbahn.** Mit 10/5. l. J. gelangten Ergänzungen, beziehungsweise Abänderungen in der Classification des internen Tarifbuches vom 15/11. 71 zur Einführung.

Grand Central Belge.

(69) Neue Specialtarife.

(477) Aenderungen in den Specialtarifen 5 I, 26 I, 32 I, 33 I, 42 I, 45 I, 46 I, 83 I und 84 I.

(710) Aenderungen in den Specialtarifen 3 I, 62 I, 83 I, 84 I, 87 I, 92 I und 84 Z.

(959) Neue Ausgabe von Specialtarifen.

(1037) Aenderungen in den Specialtarifen 3 I, 25 I, 47 I, 82 ², 84 I und 90 I.

II.

(798) **Bayerisch-Sächsischer Verkehr.** Nachtrag II v. 1/5. 82 zum Gütertarife v. 1/8. 81 enthaltend: 1. Aenderungen der speciellen Tarifvorschriften. 2. Neue, sowie veränderte Frachtsätze in den Schnitt-Tariftafeln, sowie in den Stations- und Ausnahmetarifen. 3. Druckfehlerberichtigung. (Sächs.)

Belgisch-Rheinisch-Westfälischer Verband für den Transport von Locomotiven, Tendern und Eisenbahnfahrzeugen vom 15/10. 81. Mit dem 1/3. cr. ist der 1. Nachtrag in Kraft getreten. (Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.)

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Heft VIII b v. 1/6. 81.
Nachtrag I v. 15/3. 82. Enthält Ergänzungen und Berichtigungen der Tariftabellen. 12 ₰.

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Nachtrag I

zu Heft III vom 10/4. 82. Enthält anderweite Instradirungs-Vorschriften, sowie Zuschlagfrachten für die Stationen Germersheim, Ludwigshafen und Speyer. 5 ₰. (E. L.)

(603) **Bergisch-Märkisch-Belgischer Verkehr.** Tarif für die Beförderung von Gütern v. 1/1. 80. (Theil I.) Einführung des Nachtrages V. (Berg.-Märk.)

(700) **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge Verkehr.** Tarif für die Beförderung von Gütern. Theil I und Theil II vom 1/7. 81, bezw. vom 1/8. 80.

Einführung des Nachtrages II. (Berg.-Märk.)

(926) **Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Tarif.** Nachtrag XX. Gültig vom 15/5. 82. Enthaltend: Aenderungen in der Nomenclatur der Ausnahmetarife, abgeänderte und neue Frachtsätze, sowie Aufhebungen von Frachtsätzen. (B. A. E.)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband.

(897) a) Nachtrag 16 v. 15/5. 82 zum Gütertarif vom 1/3. 78, enthaltend:

I. Aenderung der speciellen Tarifvorschriften.

II. Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife.

III. Aufhebung von Tarifsätzen.

IV. Ausnahmefrachtsätze für Stärke etc. zum Export im Verkehre von Berlin (B. H.) nach den Hafenplätzen.

V. Anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Berlin-Hamburger Stationen Berlin-Lüneburg, Seegefeld, Spandau und Wittenberge einerseits und einzelnen Stationen des Directionsbezirks Hannover bezw. der Oldenburgischen Bahn und des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits.

VI. Gültigkeit der Tarifsätze für die Berlin-Hamburger Stationen Berlin, Lüneburg, Spandau und Wittenberge für die vorgelegenen Stationen.

(807) b) Nachtrag No. 5 v. 1/5. 82 zum Vieh- etc. Tarife vom 1/5. 80, enthaltend:

I. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu dem Betriebs-Reglement.

II. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarif-Vorschriften und Transportpreise. (K. E.-D. Magdeburg.)

(890) **Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband.** Nachtrag 14 zu Tarifheft II vom 10/5. 82 zum Gütertarif vom 1/4. 78 enthaltend:

I. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin (B. A.) einerseits und Gr. Rudestedt, Heldrungen und Stotternheim andererseits.

II. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin (B. A.) und Cassel. (K. E.-D. Magdeburg.)

Berlin-Sächsischer Verband.

(835) Nachtrag I vom 1/5. bezw. 15/6. 82 zu den besonderen Bestimmungen (Theil II) des Gütertarifs vom 1/1. 82 enthaltend: Aenderungen resp. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife.

(505 u. 835) Nachtrag I vom 1/5. bezw. vom 15/6. 82 zu Heft No. 1 des vorgenannten Gütertarifs, enthaltend: I. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Cöthen (B. A. B.), Dessau, Elsnigk, Rosslau und Wallwitzhafen. II. Ermässigte Sätze der Ausnahmetarife 6 und 8. III. Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Liebenwerda und Mückenberg mit Ostrau. IV. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mücka und Gera (S. Stsb.). V. Berichtigungen.

(dito) Nachtrag I vom 1/5. resp. 15/6. 82 zu Heft No. 2 des vorgenannten Gütertarifs, enthaltend: I. Aufnahme der Stationen Clausdorf, Sperenberg und Schiessplatz der Militär-Eisenbahn. II. Veränderte Frachtsätze für den Verkehr der Station Dobrilugk-Kirchhain. III. Aufnahme der Station Berlin (Hamb. Bhf.), sowie der Station Lichtenberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg. IV. Frachtsätze für den Verkehr der Station Wedding der Berliner Ringbahn mit Dresden-Alt- und Neustadt. V. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Zabeltitz und Ostrau. VI. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8.

(835) Nachtrag I vom 1/5. 82 zu Heft No. 3 desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Frachtsätze für den Verkehr der Station Alt-, Neu-Döbern mit Ostrau. II. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Borsdorf und Leipzig (Dresdener Bahnhof) der Sächsischen Staatsbahn. III. Ergänzung des Ausnahmetarifs 8. IV. Druckfehlerberichtigung. (Sächs.)

(742) **Deutsch-Oesterreichischer Verbandtarif** vom 1/1. 80. Gültig vom 1/5. 82. Nachtrag VIII zum Theil II und III. Enthaltend: Ausnahme-Tarif No. 22 für den Transport diverser Artikel im Verkehr mit Wien; Aufnahme der Station Berlin (Potsd. Bhf.) und Welelib (Oesterr. Nordwestbahn) in den Verbandtarif; abgeänderte Frachtsätze für Petroleum nach Stationen der Pilsen-Priesener und Kaiser Franz-Josefbahn; Aufnahme der Station Budweis in den Ausnahmetarif No. 20 (Graphit); Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 15 (Stückgüter); Ausnahmetarif No. 23 für den Transport von Rohzucker zum Export und Tarifberichtigungen etc. (B. A.)

(801) **Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband.** a) Mit dem 1/5. tritt der Nachtrag 4 zum Tarifheft 3 in Kraft, derselbe enthält:

1. Frachtermässigungen für Bleiweiss, Alaun etc.
2. Ermässigte Ausnahmetarife für Eisen und Stahl.
3. Directe Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Weichselbahn.
4. Berichtigungen.
5. Bereits früher publicirte Tarifsätze etc.

(802) b) Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Theil I tritt mit dem 1. Mai auch für den Deutsch-Polnischen Verband in Kraft. Ausgenommen die Artikel Kleie und Cement.

c) Bekanntmachung vom 28/4. enthält einige Ermässigungen für den Ausnahmetarif für Eisen bei Braunschweig. (K. E.-D. Bromberg.)

(855) **Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.** Vom 21/4. 82 neuen Styls bis incl. 12/10. 82 neuen Styls gilt der nachstehende ermässigte Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede und Werg in Wagenladungen im Verkehre mit den Stationen der Grossen Russischen Bahn: Antonopol, Dünaburg, Iwanowka, Ostrow, Pskow und Rieshiza einerseits und den nichtrussischen Flachsstationen des Deutsch-Russischen Verbandes, mit Ausnahme der Schlesischen Stationen des Flachs-Ausnahmetarifs vom 1/1. 82 neuen Styls andererseits.

Es kommen zur Berechnung:

a) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt östlich, bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen resp. bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen, die in dem vom 28/10. 1881 neuen Styls giltigen 12. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Verband-Gütertarif auf Seite 5 resp. 6 für Flachs, Flachsheede und Werg für die obengenannten Russischen Stationen enthaltenen Frachtsätze der 20 000 kg-Frachtclasse. Bei Verladung von mehr als 6 000 kg pro Wagen wird für das 6 000 kg übersteigende Gewicht die Hälfte der vorbezeichneten Frachtsätze berechnet und erhoben.

b) Für die Beförderungsstrecken vom Schnittpunkt westlich gelten die in dem vorerwähnten 12. Tarifnachtrag auf Seite 11 resp. 12 für die oben bezeichneten nichtrussischen Stationen enthaltenen Frachtsätze unter den daselbst (Seite 10/11) für letztere auf den Strecken ab Schnittpunkt A westlich giltigen Transport- und Frachtberechnungsbedingungen. (K. E-D. Bromberg.)

(922) **Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr via Frederikshavn.** Nachtrag XVI zum Tarif vom 10/10. 75, giltig vom 15/5. 82, enthaltend: Tarifsätze für die Beförderung von Gütern zwischen Christiansand per Dampfschiff „Stavanger" und Altona (Ottensen), sowie Flensburg, wodurch der Nachtrag VIII aufgehoben wird. (Altona-Kiel.)

(914) **Hamburg-Pommerscher Verband.** Güter. Nachtrag 6 vom 15/5. 82 zum Tarif vom 1/7. 78 enthält Abänderung des Vorworts und der speciellen Tarifvorschriften, sowie ermässigte Frachtsätze für Hamburg und vorgelegene Stationen. 0,10 ℳ. (M. F. F.)

(814) **Hamburg-Pommerscher Verband.** Vieh etc. Nachtrag 3 vom 1/5. 82 zum Tarif vom 1/2. 81 enthält Ergänzung bzw. Abänderung der Tarifvorschriften. 0,10 ℳ. (M. F. F.)

(860) **Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband via Wittenberge-Berlin resp. via Stendal-Berlin.** Nachtrag 7 vom 1/5. 82 zum Verbands-Gütertarif vom 1/7. 78 enthält anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Spandau und Wittenberge B. H. einerseits und Hinterpommerschen Stationen (Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg) andererseits an Stelle der bisherigen bezüglichen Tarifsätze. Preis 0,05 ℳ.

(928) Nachtrag 8 vom 15/5. 82 enthält:

I. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg und Lüneburg B. H. einerseits und Berlin-Stettiner Stationen (Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection Berlin) andererseits an Stelle der bisherigen bezüglichen Tarifsätze.

II. Berichtigung des Nachtrags 6. Preis 0,05 ℳ. (Berlin-Hamburger Bahn.)

Hanseatisch-Preussischer Verband. Laut Verfügung vom 9/5. 82. gelten die im Staatsbahntarife Hannover-Magdeburg enthaltenen Sätze zwischen Berlin Ostbahnhof einerseits und Hamburg resp. Lüneburg des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover auch für Hamburg resp. Lüneburg der Berlin-Hamburger Bahn. (K. E.-D. Bromberg.)

Harz-Nordseeverband.

(886) a) Nachtrag No. 26 vom 15/5. 82 zum Gütertarif.

I. Aenderung der speciellen Tarifvorschriften.

II. Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife.

III. Aufhebung von Tarifsätzen.

IV. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Tettenborn des Directionsbezirks Hannover und Station Gunsleben der Braunschweigischen Bahn.

V. Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II für den Verkehr zwischen der Braunschweigischen Station Einbeck und den Berlin-Anhaltischen Stationen Brehna, Hohenthurm und Roitzsch.

VI. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Vienenburg (Br.) und Buchholz (Hr.), zwischen Einbeck und Schlettau, sowie zwischen Braunschweig und Rastede (Old. B.).

VII. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Delitzsch und Falkenberg der Berlin-Anhaltischen

Bahn einerseits und Stationen der Directionsbezirke Hannover und Köln (rechtsrh.) sowie der Oldenburgischen Bahn andererseits.

(807) b) Nachtrag No. 4 vom 1/5. 82 zum Vieh- etc. Tarife vom 1. Mai 1880, enthaltend:

I. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu dem Betriebsreglement.

II. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften und Transportpreise (K. E.-D. Magdeburg).

(832) **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahn-Verband via Wittenberge bezw. via Spandau und via Berlin oder via Salzwedel-Harburg.** Nachtrag 13 vom 1/5. 82 zum Verbands-Gütertarif vom 1/5. 78 enthält:

I. Aenderung der speziellen Tarif-Vorschriften.

II. Neue Tarifsätze für die Stationen Erfurt und Sömmerda des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg.

III. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg und Lüneburg einerseits und den Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a/M., Barby, Hettstedt und Mansfeld andererseits.

IV. Neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Perleberg, Station der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn einerseits und den Stationen Wegeleben und Wernigerode des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg andererseits.

V. Ausnahme-Tarif für den Transport von Salz u. s. w. im Verkehre zwischen Egeln einerseits und Hamburg und Lübeck andererseits, Preis 0,05 *M.* (Berlin-Hambg. Bahn.)

(870) **Magdeburg - Bayerischer Verband.** Nachtrag I vom 15/5. bezw 1/7. 82 zum Gütertarife vom 1/2. 82 enthaltend: I. Ergänzung des Vorwortes. II. Veränderte Frachtsätze. III. Ausnahmetarif No. 2 für Salztransporte ab Stassfurt. IV. Berichtigungen bezw. Ergänzungen zum Tarif. (Sächs.)

Magdeburg-Sächsischer Verband.

(971) Nachtrag IV vom 15/5. 82 zum Gütertarife vom 1/10. 77, enthaltend: Veränderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda und Kohlfurt der Berlin-Anhaltischen Bahn, sowie Cottbus und Peitz der Cottbus-Grossenhainer Bahn.

(810) Gütertarif, Theil II, vom 1/5. 82 für den obgenannten Verband, enthaltend: Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg, sowie der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und Station Halle der Thüringischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Gütertarif für denselben Verband vom 1/10. 79 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der ehemaligen Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, sowie mit den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, mit Station Grauhof der ehemaligen Hannover-Altenbekener Bahn und Station Halle der Thüringischen Eisenbahn.

2. Der Gütertarif für den Norddeutsch-Sächsischen Verband vom 1/11. 79 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Artern und Oberröblingen a. d. Helme der ehemaligen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, sowie mit Station Güsten der Berlin-Blankenheimer Eisenbahn. (Sächs.)

(No. 34 S. 479) **Norddeutscher Verband.**

Nachtrag 17 v. 1/5. 82 zum Gütertarife v. 1/1. 78. Aufhebung von Tarifsätzen. Anderweite Tarifkilometer für den Verkehr der Stationen Delitzsch, Falkenberg, Halle und Leipzig der Berlin-Anhaltischen Bahn, Aachen, Höngen, Rothe Erde und Stolberg der Aachen-Jülicher Bahn, sowie Cösfeld und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. (Ha.)

(532 u. 834) **Norddeutsch-Sächsischer Verband.**

Nachtrag VIII v. 1/5. 82 zu Heft No. 1 des Gütertarifs v. 1/11. 79, enthaltend: I. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Dresden (Alt- und Neustadt) und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn, Grossenhain und Peitz der Cottbus-Grossenhainer Bahn, Elsterwerda der Berlin-Anhaltischen Bahn und Zittau der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. II. Anderweite Bezeichnung des Tarifs. III. Aufhebung diverser Frachtsätze.

Nachtrag VIII v. 1/5. 82 zu Heft No. 2 desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Dresden (Alt- und Neustadt) und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn, Cottbus, Grossenhain und Peitz der Cottbus-Grossenhainer Bahn, Elsterwerda und Kohlfurt der Berlin-Anhaltischen Bahn und Görlitz, Kamenz und Zittau der Berlin-Görlitzer Bahn. II. Anderweite Bezeichnung des Tarifs. III. Aufhebung diverser Frachtsätze.

Nachtrag VIII v. 1/5. 82 zu Heft No. 3 desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Cottbus und Peitz der Cottbus-Grossenhainer Bahn, Elsterwerda und Kohlfurt der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, sowie Görlitz und Zittau der Berlin-Görlitzer Bahn. II. Anderweite Bezeichnung des Tarifs. III. Aufhebung diverser Frachtsätze.

(810) Gütertarif Theil II v. 1/5. 82, besondere Bestimmungen für denselben Verband, enthaltend: Vorwort und besondere Bestimmungen: A. Specialbestimmungen zum Betriebsreglement. B. Specielle Tarifvorschriften. C. Tarif für Nebengebühren im Güterverkehr. D. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Trajectanstalten etc. E. Kilometerzeiger. F. Eintheilung der Tariftabellen.

(810) Gütertarif, Theil II Heft No. 1 v. 1/5. 82, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Altona-Kieler, Holsteinischen Marsch-, Westholsteinischen, Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Wittenberge-Perleberger und Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin (Linie Berlin-Dresden) und Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

(810) Gütertarif Theil II Heft No. 2 vom 1/5. 82 enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover und Frankfurt a./M., sowie der Braunschweigischen Eisenbahn und der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits, ferner den Verkehr zwischen Stationen der Braunschweigischen Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin (Linie Berlin-Dresden) andererseits.

Durch den vorgenannten Tarif: Besondere Bestimmungen, Heft No. 1 u. 2 werden aufgehoben:

1. Der Gütertarif für den Norddeutsch-Sächsischen Verband vom 1./11 79 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit sämmtlichen nördlichen Verbandstationen excl. Hemelingen, Kirchweyhe und Rheine.

2. Der Gütertarif für den Magdeburg-Sächsischen Verband vom 1./10 79 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der ehemaligen Altenbekener Eisenbahn excl. Grauhof, sowie mit den Stationen Lehrte, Sandersleben und Uelzen der ehemaligen Magdeburg-Halberstädter Bahn.

3. Der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verband vom 1./11. 78 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen mit den an den Strecken Nordheim-Ottbergen-Soest, Ottbergen-Höxter und Altenbeken-Warburg gelegenen Stationen der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn, sowie mit den Stationen der Strecke Löhne-Ahlen nebst Seitenlinien der ehemaligen Köln-Mindener Bahn.

4. Der Gütertarif für den Schlesisch-Rheinischen Verband vom 1./8. 78 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit den Stationen der Strecken Northeim-Ottbergen-Soest, Ottbergen-Höxter und Altenbeken-Warburg der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn, sowie der Strecke Löhne-Ahlen nebst Seitenlinien der ehemaligen Köln-Mindener Bahn.

5. Der Gütertarif für den Schlesisch-Niedersächsischen Verband vom 1./8. 78 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit den Stationen der ehemaligen Hannover-Altenbekener Eisenbahn. (Sächs.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband.

(916) Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif vom 1/12. 80, giltig vom 10/5. bezw. vom 1/7. 1882 ab, enthaltend Berichtigung des Vorworts zum Tarif, anderweite theilweis erhöhte Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Sächsisch-Thüringischen Ost Westbahn: Seelingstädt, Teichwolframsdorf und Werdau, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lübeck und Station Erfurt (N.-Erf. B.), regulirte Frachtsätze, theilweis ermässigte Holzfrachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth, Nordenhamm und Berichtigungen.

(972) Nachtrag V, giltig vom 20/5. bezw. 1/7. 82 ab, enthaltend Berichtigungen zum Nachtrag IV (Thüring.).

(900) **Oesterr.-Ungar.-Rheinländisch - Westfälischer Verkehr.** Sommersaison-Tarif, giltig vom 1/6. bis 30/11. 82, enthaltend ermässigte Frachtsätze zwischen Oesterr. und Ungar. Stationen einerseits und Rheinländisch-Westfälischen Stationen andererseits. (Oe. Stsb.)

(995) **Ostdeutsch - Böhmischer Verband.** Nachtrag III zu Theil II Tarifheft 1 d. d. 1/5. 80 und Nachtrag II zu Theil II Tarifheft 2 d. d. 1/12. 80. Diese Nachträge gelten ab 1/6. 82 und enthalten Ausnahmetarife für Stückgüter, neue Frachtentabellen, ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III etc. (Oe. Stsb.)

Ostdeutsch - Rheinischer Verband. Laut Bekanntmachung vom 12/5. 82 treten für den Verkehr der Station Gronau der Dortmund - Gronau-Enscheder Bahn einerseits und den Verbandstationen der Bezirke Berlin und Bromberg andererseits die in dem Staatsbahntarife Köln (rechtsrh.) - Berlin resp. Bromberg enthaltenen Sätze in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(921) **Ostsee-Eisenbahnverband.** Tarif nebst Nachtrag I für die Beförderung von Gütern, gültig vom 15/5. 82. (Der Tarif vom 1/3. 78 nebst Nachträgen wird aufgehoben.) (Altona-Kiel)

Preussisch - Sächsischer Verkehr. 1. Mit dem 1/5. cr. tritt ein neuer Gütertarif für den Preussisch-Sächsischen Verband in Kraft, welcher die Sätze für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer, der Ostpreussischen Südbahn, Posen - Creuzburger,

Märkisch-Posener, Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahn etc. enthält.

2. Durch Verfügung vom 24/5. cr. sind Druckfehlerberichtigungen bekannt gegeben.

(854) 3. Laut Bekanntmachung vom 13/5. cr. beträgt der für Freiberg aufgeführte Getreidesatz 0,81, nicht 0,21 ℳ.

4. Laut Bekanntmachung vom 27/4. cr. werden zwischen Cöthen der Berlin-Anhaltischen Bahn und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg anderweite theils erhöhte Frachtsätze zur Einführung gebracht. (K. E.-D. Bromberg.)

(796) **Preussisch-Sächsischer Verband.** Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 82.

Nachtrag I giltig vom 21/5. 82, enthaltend:

Ergänzungen und Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften; Aufnahme der Station Grätz der Märkisch-Posener Bahn in den Tarif; Ermässigung der Frachtsätze für „Grossvieh" und für „Vieh in gewöhnlichen Wagen" zwischen Thorn einerseits und Chemnitz, Hof, Reichenbach i/V., Zwickau andererseits; Aufhebung des directen Vieh- etc. Verkehrs zwischen Rothenburg und Züllichau einerseits und Cotthus (C. G.) andererseits via Bentschen-Frankfurt a/O.-Müllrose, sowie Druckfehlerberichtigungen. Preis 0,10 ℳ. (Oberschlesische.)

(817) **Preussisch-Thüringischer Verband.** Nachtrag XVI zum Verbands-Gütertarif vom 1/8. 78, giltig vom 1/5. cr. ab, enthaltend Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften; anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Erfurt (Th. B.) und Stationen des Kgl. Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und Druckfehlerberichtigungen. — Insoweit durch letztere Erhöhungen herbeigeführt werden, gelten dieselben erst vom 15/6. 82 ab, giltig vom 10/12. 81 ab, Tarifsätze für Station Grätz der Märkisch-Posener Bahn und giltig vom Tage der Eröffnung der Strecke Hirschberg-Schmiedeberg ab, Tarifsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg. (Thüring.)

(823) **Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn.** Der v. 10/1. 82 ab zur Einführung gelangte Frachtsatz von 6,80 Frcs. pro 100 kg für Wollgarnsendungen in Quantitäten von 5 000 kg und mehr pro Wagen von Darendingen nach Greiz ist auf 6,40 Frcs. pro 100 kg ermässigt worden. (Sächs.)

(812) **Schlesisch-Niedersächsischer Verband.** Nachträge No. 8 vom 1/5. 82 zu den Tarifheften 1 bis 6, 10 und 12; Nachträge 7 vom 1/5. 82 zu den Tarifheften No. 7 und 8; Nachtrag No. 5 zum Tarifheft No. 9, Nachträge No. 9 vom 1/5. 82 zu den Tarifheften No. 11 und 13. Diese Nachträge enthalten u. A. Aenderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife, Aufhebung von Tarifsätzen, Einführung anderweiter, theils erhöhter, theils ermässigter Tarifsätze für einzelne Stationen. (K. E.-D. Magdeburg.)

(827) **Stettin-Berlin-Thüringischer Gütertarif.** Gültig ab 1/5. 82. Nachtrag XII. Enthaltend: Verzeichniss der Artikel der Ausnahmetarife; Abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Stettin (B. S. F.), Belgard, Cöslin, Colberg, Lauenburg i/P.; Berlin, B. A.; Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen und Briquets ab Luckenau nach Rackwitz und Zschortau; Aufhebung von Frachtsätzen. (B. A. E.)

(806) **Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.** Nachtrag I vom 1/5. 82 zu den besonderen Bestimmungen (Theil II) des Gütertarifs vom 1/8. 81, enthaltend: I. Aenderung des Vorwortes. II. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften. III. Berichtigung des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen. IV. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.

Nachtrag II vom 1/5. 82 zu Heft No. 1 des vorhezeichneten Gütertarifs, enthaltend: 1. Neue Frachtsätze für den Verkehr mit Falkenberg (H. S. G. B.) für den Klassenverkehr und die Ausnahmetarife 7 und 10. 2. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Gera und Zeitz. 3. Neue Frachtsätze für Schönfeld. (S. Stsb.) 4. Neue Frachtsätze für den Verkehr mit Finsterwalde, Neuzelle und Wellmitz. 5. Neue Frachtsätze für Stettin (B. Schw. F. B.) und Stettin-Danzigbahnhof. 6. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5. 7. Berichtigungen.

Nachtrag II vom 1/5. 82 zu Heft No. 2 desselben Gütertarifs, enthaltend: I. Vorbemerkung. II. Aufhebung von Frachtsätzen. III. Neue und bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn. VI. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. V. Anderweite Frachtsätze für Görlitz (B. G. E.) VI. Berichtigungen. (Sächs.)

Südostpreussischer Verband-Verkehr. Mit dem 1/5. tritt der Nachtrag II in Kraft, derselbe enthält:

1. anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze zwischen Pillau und dem Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg,

2. anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für Holz des Special-Tarifs II. Der seit dem 12/4. giltige provisorische Nachtrag wird aufgehoben. (K. E.-D. Bromberg).

Südwestdeutscher Verband. Tarif vom 1/10. 81. Nachtrag V zum 5. Heft wurde am 10/4. 82 eingeführt. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Holz zwischen Altmünsterol Grenze und Badischen Stationen. Gratis. (E. L.)

(1110) **Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischer Verkehr.** Nachtrag III zu Theil III, giltig ab 15/6., enthaltend Einbeziehung neuer Stationen und Tarif-Berichtigungen. (Oe. Stsb.)

III. A. 1.

(953) **Berlin-Hamburg etc. mit Lübeck-Büchen.**

Am 15/5 sind Ausnahmefrachtsätze für Stärke und Stärkefabrikate zum Export in Sendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Berlin, Neustadt a/D. und Zernitz nach Lübeck zur Einführung gekommen. (Lüb.-Büch.)

(924) **Staatsbahnverkehr zwischen den Bezirken Bromberg und Berlin.**

I. Mit dem 1/5. gelangen zur Einführung:

a) Ermässigte Sätze für Getreide im Verkehr zwischen Leipzig einerseits und mehreren Stationen des diesseitigen Directionsbezirks andererseits,

b) Ausnahmetarifsätze für Flachs zwischen Güldenhoden und mehreren Stationen des Directionsbezirks Berlin.

II. Mit dem 15/5. tritt der Nachtrag III zum Tarif in Kraft. Derselbe enthält u. A.:

a) Neue Entfernungen zwischen Lomnitz etc und Bromberg und Matheninken.

b) Erhöhte Entfernungen für Dobrilugk-Kirchhain.

c) Ausnahmesätze für Getreide, Flachs und Hanf.

(591) **Staatsbahntarif zwischen den Bezirken Bromberg und Magdeburg.**

Mit dem 1/5. tritt ein Staatsbahntarif zwischen den Eisenbahndirectionsbezirken Bromberg incl. Mlawkaerbahn und Magdeburg in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(781) **Staatsbahntarife.**

1. Unter Aufhebung der bisher von diesseitigen nach Oldenburgischen Stationen bestandenen Frachtsätze ist der, ab 1/6. cr. gültige, Staatsbahntarif für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Directionsbezirks und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen erschienen.

(781) 2. Gleiches ist bei dem Tarif für den Verkehr mit der Aachen-Jülicher Bahn der Fall

(790) 3. Für die Dauer der Rheinschifffahrt und gültig ab 1/5. cr. ist ein Transittarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und unserer Station Castel tr. andererseits erstellt worden.

(826) 4. Zum Heft 1 des Staatsbahn-Gütertarifs nebst Anhang ist der Nachtrag 8 mit Gültigkeit v. 1/5. cr. herausgegeben. Derselbe enthält, ausser Berichtigungen, Frachtsätze für die Haltestelle Erbach und für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg, sowie anderweite Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz des Sp. T. II im Verkehr mit Ostbahn- und Oberschlesischen Stationen.

(826) 5. Zum Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif erschien der 9. Nachtrag, durch welchen die vorstehenden unter 4 genannten neuen resp. anderweiten Frachtsätze auch für diesen Verkehr erstellt werden. Der Nachtrag ist ab 1/5. cr. gültig. (K. E.-D. Frankfurt.)

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg.

(895) Nachtrag No. 1 vom 15/5. 82 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Hannover und Magdeburg vom 1/1. 82, enthaltend:

I. Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife.

II. Vorbemerkungen zu den Tariftabellen.

III. Ausnahmefrachtsätze für Seeschlick von Bremerhafen und Geestemünde nach Emmingen etc.

IV. Ausnahmefrachtsätze für Stärke aller Art etc. zum Export im Verkehre von den Berliner Staatsbahnhöfen nach den Hafenplätzen.

V. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Lichtenberg des Directionsbezirks Bromberg.

VI. Stations-Tariftabelle für Station Lichtenberg.

VII. Aenderung des Stationsnamens Berlin (Niederschl.-Märk. Bhf.).

VIII. Berichtigungen.

(775) Nachtrag No. 1 vom 1/5. 82 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Magdeburg vom 1/1. 82, enthaltend:

I. Berichtigungen zum Kilometerzeiger.

II. Aufnahme der Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg in den Verkehr.

III. Aenderung der Nomenclatur des Ausnahme-Tarifs für Europäisches Holz.

IV. Aufhebung von Frachtsätzen anderer Tarife durch den vorliegenden Tarif.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg.

(882) Nachtrag No. 2 vom 15/5. 82 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Magdeburg und Stationen der Oldenburgischen Bahn vom 1/1. 82, enthaltend:

I. Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife.

II. Ausnahmefrachtsätze für Stärke aller Art etc. zum Export im Verkehre von den Berliner Staatsbahnhöfen nach Brake, Elsfleth, Nordenhamm.

III. Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Lichtenberg des Directionsbezirks Bromberg.

IV. Aenderung des Stationsnamens Berlin (Niederschl.-Märk. Bhf.). (K. E.-D. Magdeburg.)

(544) **Staatsbahn-Güter-Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen der Oberschles. Eisenbahn andererseits** vom 1/5. 82, enthaltend: Kilometerzeiger, Allgemeine Kilometer-Tariftabellen und Stations-Tariftabellen, sowie Ausnahme-Tarife für die genannten Relationen.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Güter-Tarif für den Schlesisch-Rheinischen Verband vom 1/8. 78.
2. Der Güter-Tarif für den Ostdeutsch-Rheinischen Verband vom 1/5. 78 nebst Nachträgen,

insoweit sich solche auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der erstgenannte Tarif Anwendung findet. Preis 1,50 *M.* (O. S.)

(544) **Staatsbahn-Güter-Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits** vom 1/5. 82, enthaltend: Kilometerzeiger, allgemeine Kilometer-Tariftabellen, Stations-Tariftabellen, sowie Ausnahme-Tarifsätze.

Hierdurch treten ausser Kraft:

1. Der Güter-Tarif für den Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verband vom 1/8. 78 nebst Nachträgen.
2. Der Staatsbahn-Güter-Tarif (Heft No. 1) vom 1/1. 81.
3. Der Güter-Tarif für den Ostdeutsch-Rheinischen Verband vom 1/5. 78 nebst Nachträgen,

jedoch nur insoweit solche sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der gegenwärtige Tarif Anwendung findet. Preis 1,50 *M.* (O. S.)

(544) **Staatsbahn-Güter-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits** vom 1/5. 82, enthaltend: Kilometerzeiger, allgemeine Kilometer-Tariftabellen, Stations-Tariftabellen, sowie Ausnahme-Tarife.

Mit Einführung dieses Tarifs werden aufgehoben:

1. Der Güter-Tarif für den Schlesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verband vom 1/8. 78 nebst Nachträgen.
2. Der Güter-Tarif für den Hanseatisch-Preussischen Verband vom 1/5. 78 nebst Nachträgen.
3. Der Güter-Tarif für den Hanseatisch-Schlesischen Eisenbahn-Verband vom 1/9. 78 nebst Nachträgen.
4. Der Güter-Tarif für den Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband, Heft No. 33 nebst Nachträgen.
5. Der Güter-Tarif für den Niedersächsich-Ostdeutschen Eisenbahn-Verband vom 1/5. 78 nebst Nachträgen.
6. Der Gütertarif für den Schlesisch-Niedersächsischen Eisenbahn-Verband v. 1/8. 78 nebst Nachträgen.
7. Der Gütertarif für den Verkehr zwischen der Niederschlesisch-Märkischen und der Königlichen Ostbahn einerseits und der Westfälischen sowie Münster-Enscheder Eisenbahn andererseits v. 15/8. 79 nebst Nachträgen.
8. Der Gütertarif für den Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahn-Verband v. 1/5, 78 nebst Nachträgen.
9. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. zwischen den Stationen K i r c h e n und S i e g e n der Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und Stationen der Ostbahn, der Hinterpommerschen und der Berlin-Stettiner Bahn andererseits v. 25/1. 81.
10. Der Staatsbahn-Gütertarif v. 1/1. 81 nebst Nachträgen.
11. Der Gütertarif für den Hanseatisch-Pommerschen Eisenbahnverband v. 1/7. 78 nebst Nachträgen, jedoch nur soweit die vorgenannten Tarife nebst Nachträgen sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche das gegenwärtige Tarifheft Anwendung findet. Preis 1,50 *M.* (O. S.)

Staatsbahn - Güter - Tarif zwischen den Stationen des Directionsbezirks Berlin einerseits und der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits v. 1/10. 81.

(842) 1. Mit dem 1/5. 82 gelangten zwischen Dresden-Friedrichstadt einerseits und Oberschles. Stationen andererseits ermässigte Frachtsätze für Sprit und Spiritus zur Einführung, welche in dem am 1/6. 82 erscheinenden Nachträgen II zu genanntem Tarif Aufnahme gefunden haben.

(946) 2. Mit dem 15/5. 82 wurden die Stationen der Schles. Gebirgsbahn Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg in den genannten Verkehr einbezogen. Die Tarifsätze sind in dem am 1/6. 82 in Kraft getretenen Nachtrag II zum genannten Tarif aufgenommen worden.

(723) 3. Fernerhin finden die Frachtsätze zwischen Damm und Karolinenhorst einerseits und Jägerndorf **O. S.** andererseits auch von und nach Jägerndorf **M. S. C. B.** Anwendung. (O. S.)

(920) **Directer Gütertarif zwischen Posen, O/S. einerseits und Orzechowo-Warthehafen tr. andererseits.** Am 1/5. cr. sind Frachtsätze für Eil- und Stückgut erstellt, dieselben betragen: für Eilgut 2,32*M.* pro 100 kg, für Stückgut 1,16*M.* pro 100 kg. (Oe.-Gn.)

(844) **Directer Gütertarif zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer und Oels-Gnesener Eisenbahn.** Zum genannten Tarif ist am 1/5. cr. ein N a c h t r a g IX. in Kraft getreten. Derselbe enthält neue resp. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Bahnstrecke Gnesen-Zerkow und Eil- und Stückgut-Frachtsätze für Orzechowo-Warthehafen tr. (Preis 0,10 *M.*) (Oe.-Gn.)

(783) **Tarif für den directen Güter-Verkehr zwischen den Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn und den Stationen der Bahnstrecke Gnesen-Thorn-Bromberg der Oberschlesischen Eisenbahn via Oels - Militsch-Gnesen** vom 1/12. 81. Nachtrag I vom 1/5. 82 enthaltend:

Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz Europäisches des Spezialtarifs II und des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl façonnirt, theilweise ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlgusswaaren, sowie neue, ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl façonnirt von Vossowska, Zawadzki und Sandowitz. (Preis 0,10 *M.*) (O. S.)

Tarif für Schweinetransporte in Wagenladungen von Oswiecim und Breslau O./S. E. nach Bayreuth und Nürnberg via Görlitz-Hof vom 1/5. 82. Die Bildung der Sätze dieses Tarifs hat stattgefunden durch Anstossen der directen Sätze im Schlesisch-Sächsischen Viehtarif für Oswiecim resp. Breslau O. S.-Hof, excl. einer halben Expeditionsgebühr der Sächsischen Staatsbahn, an die Localsätze der Bayerischen Staatsbahn an für Hof-Bayreuth resp. Nürnberg, excl. einer halben Expeditionsgebühr. (O. S.)

III. A. 3.

(577) **Badisch-Württembergischer Güterverkehr.** Gütertarif vom 1/5. 82, wodurch aufgehoben werden der Gütertarif vom 1/1. 81 nebst Nachtrag I, sowie die Ausnahmetarife für die Beförderung von Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks bezw. von Bau- und Nutzholz vom 1/1. 81. (Preis 2,50 *M.*) (Bad. Stsb.)

Südwestdeutsche Stationen und Schweizer Stationen. Verkehr zwischen Stationen des Südwestdeutschen Verbandes einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits. Tarif vom 1/3. 1881. Nachtrag IV vom 1/4. 82 enthält Sätze für Station Athus der Prinz-Heinrich-Bahn. (E. L.)

III. B. 1.

Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr. Nachtrag II zum Tarif vom 10/9. 81, giltig vom 1/5. 82. Derselbe enthält:

1. Einbeziehung der jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Bahnhöfe, sowie des Lagerhauses der Stadt Wien in den Verkehr.
2. Ausdehnung bezw. Berichtigung des Ausnahmetarifs Ib. für Spiritustransporte.
3. Ergänzung der Bestimmungen über die Gebührenberechnung bei Viehtransporten nach den Normalgewichten.
4. Druckfehlerberichtigung.
5. Einreihung der Artikel Mineraltheer-, Blau- oder Grünöl in den Ausnahmetarif XII.
6. Ausscheidung von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif XII. (K. F. N.)

III. B. 3.

(24) Mit 1/1. l. Js. trat ein Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Cormons und Triest einerseits und Stationen Ungar. Bahnen andererseits in Kraft.

(99) Errichtung der Station Steinfeld für die Auf- und Abgabe von lebendem Vieh als Frachtgut; eröffnet am 1/1. l. J.

(169) Mit Giltigkeit vom 15/1. d. J. erschien ein neuer Tarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Mahlprodukten von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und der K. K. Niederösterr. Staatsbahn.

Mit 15/1. l. J. trat ein Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Triest, Fiume, Görz, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Tiroler Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits in Wirksamkeit. (Südb.)

Mit 10/2. l. J. trat der II. Nachtrag zu dem vom 10/7. 81 an giltigen Tarife für den S ü d - N o r d ö s t e r r e i c h i s c h - U n g a r i s c h e n V e r k e h r in Wirksamkeit. Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze für den Transport von Zucker und Ergänzung der Waarenclassification. (Südb.)

(303) Mit 15/2. d. Js. gelangte ein Nachtrag I zu dem vom 10/12. 81 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern in den Relationen Sissek-Fiume S. B. und Sissek-Triest (auch vice versa) via Steinbrück-St. Peter zur Einführung. (Südbahn.)

Ab 1/3. l. J. trat der I. Nachtrag zu dem vom 10/7. 81 an giltigen Tarife für den Austro-Ostindischen Verkehr in Wirksamkeit. Durch denselben gelangten directe Frachtsätze zwischen Triest und Fiume einerseits und den Stationen Budapest der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung. (Südbahn.)

Mit 1/4. l. J. trat der vom 15/3. 80 giltige Tarif für den

directen Güterverkehr via Sissek zwischen Wien und Triest einerseits und den Stationen der K. K. Bosnabahn sowie Serajevo andererseits ausser Kraft. (Südbahn.)

III. C. 2.

(797) **Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Nachtrag XIII v. 15/5. 82 zum Verbands-Gütertarife v. 1/1. 80 enthält:

I. Aufnahme der Station Berlin (Potsdamer Bahnhof) in den Verbandverkehr.

II. Tarifirung von Muschelschalen und Muschelschalen-Abfällen.

III. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 8a und b für Holz etc. im Verkehre mit Czegléd (Oest. St. E.)

IV. Reexpeditions-Begünstigungen bei Transporten von Getreide etc., gedörrten Pflaumen und Pflaumenmus ab den Budapester Lagerhäusern.

V. Abänderung der Beschränkungen rücksichtlich der Auf- und Abgabe von Gütern in der Station Budapest dunaparti teherpalyandvar (Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof). Gratis. (Berlin-Hamburger Bahn.)

Oberschlesische und Mährisch-Schlesische Centralbahn. In den Gütertarif (Theil II) für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits, giltig v. 1/10. 81, wird mit Wirkung v. 1/5. 82 die Station Jägerndorf M. S. C. B. einbezogen. (M. Schl. C.)

III. D.

(736) **Badisch-Schweizerischer Güterverkehr.** II. Nachtrag zum Gütertarif der Station Waldshut v. 1/6. 81 für den Verkehr mit den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn einschliesslich der Bötzbergbahn und der Linie Effretikon-Hinweil, der Aargauischen Südbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln, enthaltend: Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Waldshut und den Stationen der Aargauischen Südbahn, ferner Zug, Cham, Ebikon, Gisikon und Luzern. Gültig v. 1/5. 82 unter Aufhebung der bezüglichen Sätze des Haupttarifs. (Gratis.) (Bad. Stsb.)

Oesterreich-Italien. Mit 1/2. l. J. trat der I. Nachtrag zu den v. 1/2. 81 an giltigen Tarifen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Eisenbahnverband und für den directen Verkehr Wien-Italien, und zwar in 2 Heften, wovon eins für den Eilgut-Verkehr, das andere für den Frachtgut-Verkehr, in Wirksamkeit. (Südb.)

(658) **Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbands-Güterverkehr** v. 1/1. 80.

Nachtrag IV zu Theil II Heft 2, giltig v. 1/4. 82, enthält Ausnahmetarif für Colonialwaaren, Aufnahme neuer Stationen, Berichtigungen. (G. C. L.)

(341) **Rumänisch - Galizisch - Deutscher Getreideverkehr** v. 1/1. 80.

Nachtrag IV zu Theil II Heft 2, giltig v. 1/4. 82, enthält Aufnahme neuer Stationen. (G. C. L.)

Südwestrussisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 2/5. tritt an Stelle des Tarifs vom 1/13. October 81 ein neuer Tarif in Kraft. (K. E.-D. Bromberg.)

(547) **Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.**

Nachtrag III, giltig v. 1/4. 82, enthält Ergänzungen, Aufnahme neuer Stationen, Berichtigungen. (G. C. L.)

(752) Specialtarif 2 zum Russischen Theiltarif I, giltig v. 27/4. 82 an Stelle des gleichen Tarifs v. 15/11. 81 und des dazu erschienenen Nachtrages I v. 15/1. 82. (G. C. L.)

IV.

(906) **Braunkohlen.** Böhmischer Braunkohlenverkehr von Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Oesterreichischer Staatsbahn, Oesterreichischer Nordwestbahn und Pilsen-Priesener Bahn nach Deutschland via Bodenbach bezw. Mittelgrund für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin sind mit Gültigkeit vom 15/5. 82 ab directe Frachtsätze eingeführt worden. (Sächs.)

(507) **Getreide.** Galizien-Elbeumschlag-Getreideverkehr vom 10./11. 81 Nachtrag I, giltig vom 1./4. 82, enthält Modification der Umschlaggebühr. (G. C. L.)

(472) **Holz.** Mit Giltigkeit vom 1./3. d. J. gelangte ein Ausnahmetarif für den Export von hartem Nutzholz, auch Fassdauben im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn, K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Alföld-Fiumaner Eisenbahn nach Romanshorn trs., Verrières trs. und Genf trs., mit der Bestimmung nach Frankreich, in Wirksamkeit. (Südb.)

Holz. Mit 1./4. l. J. gelangte ein Specialtarif für Bau-, Werk- und Schnittholz jeder Länge in Wagenladungen im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Stationen der Kgl. Ung. priv. Fünfkirchen-Barcser und der K. K. priv. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn zur Einführung. (Südb.)

(787) **Kalk.** Kalkverkehr von Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn und Oesterreichischer Staatsbahn nach Berlin-Anhaltischer Bahn, Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer Bahn etc. via Bodenbach bezw. Tetschen.

Nachtrag II vom 15/5. 82 zum Ausnahmetarife vom 1/6. 81, enthaltend: Aufnahme der Station Berlin (Potsd. Bahnhof). (Sächs.)

(709) **Kalksteine.** Der Ausnahme-Tarif D für die Beförderung von Kalksteinen im Local-Verkehr der B.-M. Eisenbahn und im Rheinischen Nachbar-Verkehr bleibt bis Ende 1882 in Kraft. (Berg.-Märk. Eisenb.)

(514) **Kohlen.** Gemeinschaftlicher Tarif der B.-S.-F., O. S. und Mähr.-Schles. Central-Bahn für den Transport Niederschlesischer Kohlen aus dem Waldenburger Grubenrevier via Königszelt-Frankenstein-Ziegenhals vom 1/5. 77.

Der Tarif ist am 1. Mai cr. gänzlich ausser Kraft getreten und durch den Tarif vom 1/4. cr. ersetzt.

Die Frachtsätze für Jägerndorf M.-C. werden nicht ersetzt. (Br.-Frb.)

Kohlen. Ausnahme-Tarif für Transporte von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von den Stationen Hruschau und Ostrau der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann Dombrau und Karwin der Kaschau-Oderberger Bahn nach Stationen der K. K. pr. Mährischen Grenzbahn. Giltig vom 1/5. 82. (K. F. N.)

(952) **Kohlen.** Ausnahme-Tarif für den Transport Niederschlesischer Kohle und Koaks nach Stationen der Wien-Aspangbahn via Halbstadt-Chotzen, giltig ab 1/6. 82. (Oe. Stsb.)

Steinkohlen. Ausnahme-Tarif für Niederschlesische Steinkohlen und Coaks aus dem Waldenburger Grubenrevier nach der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und den K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal via Königszelt-Frankenstein-Jägerndorf resp. Ziegenhals vom 1/4. 82. Durch diesen Tarif ist der gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen und Mährisch-Schlesischen Centralbahn für Niederschlesische Steinkohlen via Königszelt-Frankenstein-Ziegenhals vom 1/5. 77 aufgehoben. Die Frachtsätze für Jägerndorf M. C. bleiben noch bis 1/5. cr. bestehen, ebenso die übrigen Frachtsätze (excl. Hennersdorf und Olbersdorf). (Br.-Fr.)

Steinkohlen etc. Ausnahme-Tarife für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Briquets und Eisenerzen in Sendungen von mindestens 50 000 bezw. 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsquantitäten im Verkehr zwischen den an die Station Dortmund D. G. E. angeschlossenen Zechen einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits. Nachtrag I v. 1/6. 82. (D. Gr. E.)

Steinkohlen etc. (795) Ausnahmetarif für Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von 50 000 kg von Ibbenbüren, Piesberg und Püsselbüren nach Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg vom 1/5. 82. Preis 0,10 ℳ. (K. E.-D. Hannover.)

Steinkohlen. (867) Local-Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes vom 1/1. 78 (zweite Auflage vom August 1881).

Vom 8/5. 82 ab finden die in dem genannten Tarif enthaltenen Frachtsätze „Breslau, bei Weiterverfrachtung auf der Oder" auch auf Sendungen nach der „Pöpelwitzer Weiche zur Weiterverfrachtung auf der Oder" Anwendung. (Oberschles.)

Steinkohlen. (793) Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen- und Kokestransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach denen der Niederschlesisch-Märkischen und Schlesischen Gebirgsbahn via Kohlfurt vom 1/8. 74.

Am 1/5. 82 sind von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach den Gasanstalten in der Gitschiner Strasse und am Leipziger Platz zu Berlin die in der Bekanntmachung vom 26/4. cr. publicirten ermässigten Frachtsätze für Steinkohlen- und Kokessendungen in Kraft getreten.

(915) Ausnahmetarif für den Transport Oberschles. Steinkohlen und Kokes von den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn v. 10/12. 80.

Nachtrag I giltig vom 5/5. 82, enthaltend neue Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg. Gratis.

(1012) Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Oberschlesischen nach Stationen der Königlichen Ost-, Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 15/3. 80.

Vom 25/5. 82 ab sind die in den Nachträgen II und III zum besagten Tarif enthaltenen Frachtsätze nach den via Posen-Obornik-Schneidemühl instradirenden Stationen bis auf Weiteres wieder in Kraft getreten. (O. S.)

(650) **Steinkohlen.** Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Hamburger, Paulinenaue-Neu-Ruppiner und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn vom 1/4. 82 (neu).

(687) Ausnahmetarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und Mährisch

Schlesischen Nordbahn und der Ostrau-Friedländer Eisenbahn v. 10/10. 76.

Nachtrag VII, gültig v. 15/4. 82 enthaltend:

1. Ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit mehreren Stationen.

2. Einbeziehung der Station Droesing der Kaiser Ferdinands Nordbahn in den Verkehr.

3. Abänderung des Specialbestimmung sub 1 des Haupttarifs. (R. O. U. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn via Schmiedefeld-Altwasser v. 15/12. 80.

Nachtrag I, giltig v. 15/5. 82, enthaltend: Aufnahme der Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg der Strecke Hirschberg-Schmiedeberg in den Verkehr. (R. O. U. E.)

Uebernahmetarif. Nachtrag zum Uebernahmetarif No. 1 für den Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Gustavsburg transit andererseits. Gültig v. 15/3. 82 ab, jeweils für die Dauer der Rheinschifffahrt. (H. L. E.)

(942) **Vieh.** Am 20/5. d. J. trat mit Giltigkeit bis auf Widerruf ein Ausnahmetarif für den Frachtguttransport von Ochsen, Stieren und Kühen in Wagenladungen von Stationen der Strecken Pössnitz-Nabresina-Cormons, Marburg-Franzensfeste und Gossensass-Peri der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach dem Viehbahnhofe Wien (St. Marx der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft in Kraft. (Südb.)

(1008) **Zucker.** Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Zuckertransporte nach den Schiffsstationen Belgrad, Semedria und Dubrovitza via Bazias. Dieser Nachtrag gilt v. 10/6. und enthält die Einbeziehung von Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn. (Oest. Stsb.)

(275) **Zucker.** Mit 1/2. d. J. trat ein Ausnahmetarif für Zucker aller Art von Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach den Stationen Laibach, Klagenfurt, Villach und nach hinter Villach gelegenen Stationen der Pusterthaler- und Tiroler Linie der K. K. priv. Südbahngesellschaft, in Kraft. (Südb.)

(884) **Zucker.** Mit 15/5. d. J. trat der Nachtrag I zum Ausnahmetarif v. 1/2. 82 für Zucker aller Art von Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands- und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Kraft. Durch diesen Nachtrag wurde die K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft mit den Stationen Brünn, Kanitz-Eibenschitz, Mislitz und Grussbach-Schönau in den Tarif einbezogen. (Südb.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarif-Bekanntmachungen (Schluss).

Norddeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Zum Tarifheft II des Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarifs ist mit Giltigkeit vom 1. Juli l. J. der Nachtrag III ausgegeben worden, in welchem anderweite Taxen des Ausnahmetarifs I für den Verkehr zwischen Genf trs. und Zeitz vorgesehen sind. Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung der Güterexpeditionen bezogen werden. Karlsruhe, den 7. Juni 1882. Für die Verwaltungen des Norddeutsch-Schweizerischen Verkehrs Generaldirection der Grossh. Badischen Staats-Eisenbahnen. (1130)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Generaldirection der Niederländischen Centraleisenbahn zufolge ist am 1. d. M. die zwischen den Stationen Harderwyk und Pütten gelegene Station Ermelo-Veldwyk dem Betriebe im Gesammtumfange übergeben worden.

Berlin, den 6. Juni 1882.

Die geschäftsführende Direction.

3. Convertirung.

Thüringische Eisenbahn - Gesellschaft. Nachdem der Vertrag vom 29. October 1881, betreffend den Uebergang des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat (G.-S. de 1882 S. 36) durch das Gesetz vom 28. März d. J. (G.-S. S. 21 ff.) die landesherrliche Genehmigung erhalten hat, fordern wir in theilweiser Ausführung des § 9 des erwähnten Vertrages im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen die Inhaber der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft auf, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei unserer Hauptkasse oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin (Leipzigerplatz No. 17) einzureichen.

Es werden für je acht Actien Lit. C. à 300 ℳ vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Wünsche auf Gewährung von Apoints bestimmter Höhe werden, soweit möglich, berücksichtigt werden.

Die Staatsregierung ist ferner auf Grund der Bestimmungen im Absatz 2 des § 3 des Gesetzes vom 28. März d. J. bis auf Weiteres bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschuss-Betrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 Procent verzinst.

Die Staatsschuldverschreibungen sind mit laufenden, im Januar und Juli fälligen Zinscoupons für den Zeitraum vom 1. Januar 1882 ab versehen. Beim Umtausch sind die Talons der Actien Lit. C. mit einzuliefern.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird in Gemässheit der Bestimmung im Absatz 5 des § 9 des Vertrags vom 29. October 1881 auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin können die den Actien entsprechenden Staatsschuldverschreibungen nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung der Actien gegen Wiederablieferung der zu ertheilenden Interims-Quittung ausgehändigt werden.

Zur Herbeiführung einer thunlichst raschen und ordnungsmässigen Abwickelung dieses umfangreichen Geschäfts, sowie insbesondere auch im Interesse der Inhaber der Stammactien Lit. C. empfehlen wir dringend die Beachtung folgender Bestimmungen:

1. Die Actien sind nebst den dazu gehörigen Talons ebenso wie etwaige darauf bezügliche Briefe direct an unsere Hauptkasse hierselbst oder an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse in Berlin — nicht aber unter unserer Adresse — einzusenden.

2. Jede einzelne Sendung ist mit dem vorgeschriebenen Nummernverzeichniss in duplo, zu welchem Formulare sowohl von den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Berlin und Erfurt, als auch von den Billet-Expeditionen grösserer Stationen der Thüringischen Eisenbahnen auf Verlangen unentgeltlich verabfolgt werden, zu versehen. Nummernverzeichnisse in anderer Form können nicht angenommen werden.

3. In dem einen der beiden Nummernverzeichnisse ist die Empfangsquittung auf der dritten Seite ordnungsmässig zu vollziehen, sowie die Werthdeclaration für die Rücksendung genau anzugeben.

4. Falls beabsichtigt wird, einen grösseren Posten von Actien zum Umtausch sowie zur Entgegennahme des baaren Aufgeldes in Erfurt persönlich zu präsentiren, so ist zuvor der Tag und die Stunde für ein solches Geschäft brieflich oder mündlich mit der Hauptkasse daselbst zu vereinbaren.

Erfurt, den 4. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (230)

4. Auszahlungen.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. Juni cr. ab werden in unserer Hauptcasse am Askanischen Platz No. 5 hierselbst, in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 jeden Wochentages eingelöst werden:

1. die zum 1. Juli 1882 fällig werdenden Zinscoupons unserer Gesellschaft und zwar:
   a) No. 3 Ser. IV der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission,
   b) No. 3 Ser. IV der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. B,
   c) No. 3 Ser. II der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. C,
   d) die Dividenden-Scheine No. 81 der Stamm-Actien Litt. A, B, C, D und E laut § 5 des Vertrages vom 8. März 1882, betreffend den Uebergang des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat mit 12 ℳ Rente;
2. die Zinscoupons No. 14 der 4½ pCt.

Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft;
3. die an früheren Fälligkeits-Terminen nicht eingelösten Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht etwa verjährt sind;
4. die am 13. März cr. verloosten Prioritäts-Obligationen diesseitiger Gesellschaft, sowie die rückständigen gleichartigen Prioritäten, cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 13. März 1882;
5. die am 23. Januar cr. verloosten 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die rückständigen, bisher nicht eingelösten Prioritäten aus den früheren Verloosungen.

Es wird ersucht, getrennte Nachweisungen einzureichen:
1. über Coupons zu Berlin-Anhaltischen Prioritäts-Obligationen,
2. über Dividenden-Scheine zu Berlin-Anhaltischen Stamm-Actien,
3. über Coupons zu Oberlausitzer Prioritäts-Obligationen,

welche je die Stückzahl und den Werth, nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet, enthalten.

Die verloosten Prioritäten der Berlin Anhaltischen und auch der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft sind mit getrennten, event. nach Emissionen geordneten Nummer-Verzeichnissen einzureichen.

In Leipzig erfolgt die Einlösung, jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine, in den Tagen vom 1. bis 15. Juli 1882 Vormittags von 9 bis 12 Uhr jeden Wochentages bei unserer Gütercasse auf dem dortigen Bahnhofe.

Ausserdem erfolgt die Einlösung der Coupons zu den 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. C, sowie der verloosten Stücke dieser Emission vom 1. bis 15. Juli 1882 in Frankfurt a/M.:
a) bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
b) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Berlin, 31. Mai 1882. Die Direction. (227)

5. Submissionen.

Verkaufs-Bekanntmachung. Vorbehaltlich hoher Genehmigung der Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten werden sämmtliche bei der Unterfertigten lagernden Laternen, Lampen und Lampentheile, welche theils durch Einführung der Petroleum- und Gasbeleuchtung disponibel, theils von demontirten Fahrzeugen oder Beleuchtungsversuchen herstammend ausrangirt wurden und zu Beleuchtungszwecken bei kleinen Bahnen, Bergwerken, Theatern etc. Verwendung finden können, an den Meistbietenden gegen sofortige Baarzahlung verkauft und zwar:

464 Stück theilweise gut erhaltene Personenwagen-Laternen für Oelbeleuchtung, verschiedener Construction, nebst diversen Lampen, Laternenkränzen, Ringen und Deckeln etc.,

656 Stück theilweise gut erhaltene Locomotiv- und Zugbeleuchtungs-Laternen, verschiedener Construction, nebst diversen Lampen, rothen und grünen Schiebergläsern etc. und

108 Stück diverse Steh-, Hänge-, Signal- und Wechsellaternen, verschiedenster Construction, theilweise für Petroleum-, Oel- oder Kerzenbeleuchtung nebst diversen Lampentheilen, Weissblech-Bestandtheilen etc.

Es ergeht hiermit die Einladung, etwaige Kaufs-Angebote franco Lagerplatz längstens bis

Mittwoch, den 21. Juni l. J., Vormittags 9 Uhr

portofrei und mit der Aufschrift versehen „Submission auf altes Eisenbahnmaterial" dahier einzureichen.

Die Verkaufsobjecte können dahier eingesehen, ebenso die Verkaufsbedingungen, welche unterzeichnet der Kaufsofferte beizulegen sind, in Empfang genommen werden. München, den 25. Mai 1882. Kgl. Centralmagazins-Verwaltung. (216 RM)

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungsausschreibung. Auf die Lieferung des Bedarfes eines Jahres (vom 1. Juli 1882 bis 30. Juni 1883) von beiläufig

100 000 kg Rübschmieröl

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte auf Rübschmieröl" versehene Offerten bis längstens 12. Juni 1882, um 12 Uhr Mittags im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung in Wien I, Renngasse 5, 2. Stiege angenommen, und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung bei der Haupt-Cassa hierselbst zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse liegen bei der Haupt-Cassa der K. K. Betriebsverwaltung auf, und werden gegen Vergütung der Selbstkosten verabfolgt.

Den Offerten sind die unterfertigten Bedingnisshefte beizuschliessen, und ist das Preisangebot entweder franco einer Station der Kaiserin Elisabethbahn im Staatsbetriebe oder einer Kronprinz Rudolfbahn-Station und franco Fass zu stellen.

Die Erledigung der Offerten erfolgt innerhalb 30 Tagen nach dem Einreichungsschlusstermine, wobei sich die K. K. Betriebsverwaltung die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerten vorbehält und jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen wird. Wien, im Juni 1882. Der K. K. Betriebsverwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (229)

Königliche Eisenbahn-Direction Elberfeld. Die Lieferung von rot. 215 cbm eichener Weichenschwellen soll in zwei gleichen Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungsbedingungen sind gegen Einsendung von 1 ℳ. von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen und Offerten versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Weichenschwellen"

bis zum 20. Juni cr. an uns einzusenden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet an dem folgenden Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten im Central-Bureau hierselbst statt. Elberfeld, den 1. Juni 1882. (225)

Königliche Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische). Die Lieferung des Bedarfs an schmiedeeisernen Locomotivheizröhren pro 1882—83 (ca. 15 000 Stück) soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen bei unterzeichneter Dienststelle, Domhof 48 hierselbst, zur Einsicht aus, können auch gegen Franco-Einsendung von 0,50 ℳ. portofrei von derselben bezogen werden.

Die Offerten sind frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Submission auf Locomotiv-Heizröhren" versehen, bis zum 14. Juni 1882 Abends der unterzeichneten Dienststelle einzureichen, bei welcher die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten am 15. Juni 1882, Vormittags 10 Uhr erfolgen wird. Köln, den 28. Mai 1882. Maschinentechnisches Bureau. (223)

PRIVAT-ANZEIGEN.

No. 11. Jahrgang 1882. **Berlin, am 12. Juni 1882.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 6. Juni incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A C	1234	1	Ballen	unbekannt	—	12	1	Hannover	K. E.-D. Hannover	
2	A G S	831	1	„	unbekannt	—	89	2	Hamburg	„	
3	A St	2	1	Milchfass	leer	—	11	3	Niederndodeleben	K.E.-D. Magdeburg	
4	B	24	1	Kübel	leer	—	3,5	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	bekl. Aplerbeck-Osnabrück.
5	B H	19	1	Fass	—	—	518	5	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
6	B K	3864	1	Kiste	—	—	91	6	„	„	
7	B M	1323	1	—	Plan mit 8 Stricken	—	—	7	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
8	B M	40272	1	—	Viehgitter	—	—	8	Köln Pantaleon	K. E.-D. linksrh.	
9	B W	8161/8163	2	Kisten	unbekannt	—	14,5	9	Stargard	Oberschlesische	
10	C	281	1	—	Ambos	—	140	10	Giessen	K. E.-D. Hannover	
11	C F	5	1	Koffer	?	—	20	11	Potsdam	K.E.-D. Magdeburg	
12	C H	479	1	Kiste	—	—	26,5	12	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
13	{ C H / W }	2294	1	Sack	Kaffee	—	35,5	13	Braunschweig	Braunschweig.	
14	C L K	429	1	Kiste	—	—	24,5	14	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
15	D & C	632	1	Pack	Draht	—	25	15	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
16	E	467	1	Pack	Stühle	—	9	16	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
17	E	941/4	4	Sack	Schuhpflöcke	—	50	17	Haltern	K. E.-D. r. Köln	
18	F	43	1	Fass	leer	—	4	18	Minden	K. E.-D. Hannover	beschr. Hagen.
19	F H	—	1	Kiste	leer	—	40	19	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
20	F K	683	1	„	gefüllt	—	164	20	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
21	F L	661	2	Pack	Sensen	—	26,5	21	Braunschweig	Braunschweig.	
22	F M	10	1	Fass	leer	—	8	22	Belgard	K. E.-D. Bromberg	
23	F W	2	1	Korb	?	—	34	23	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
24	G M	1007/16	10	Kisten	?	—	709	24	Bingerbrück	K. E.-D. linksrh.	
25	G S D	89	1	Kiste	Blechdosen	—	14	25	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
26	H	439	1	„	—	—	78	26	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
27	H	250 D	1	Stück	Packleinen	—	80	27	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
28	H A	2620	1	Ballen	Papier	—	58,5	28	Halle	K. E.-D. Erfurt	
29	H M S	—	1	Kübel	—	—	27	29	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
30	H P	1185/6	2	Kisten	?	—	163	30	Aachen	K. E.-D. linksrh.	
31	K C	6757	1	—	Kinderwagen	—	—	31	Oldenzaal	Niederl. Staatsb.	
32	K M	27346	1	Kiste	—	—	57	32	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
33	K M	27665	1	„	—	—	71	33	Bromberg	„	
34	L	1	1	—	Gussdeckel	—	63	34	Neuss	K. E.-D. linksrh.	
35	L G	—	2	—	gusseis. Streichbretter		5	35	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
36	L R	43068/82	15	Körbe	Wein	—	1115	36	Oschersleben	K.E.-D. Magdeburg	
37	M G	1/3	3	Kisten	gefüllt	—	202	37	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
38	M H	23701	1	Wagen	Kohlen	—	10000	38	Wanne	K. E.-D. r. Köln	
39	M K M	546	1	Kiste	—	—	59	39	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
40	M W	2254	1	Collo	Pflugschaar	—	2	40	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	bekl. Osnabrück.
41	{ N G / N A }	—	1	Rolle	Draht	—	105	41	Mehrhoog	K. E.-D. r. Köln	
42	R G	113	1	Kiste	?	—	203,5	42	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
43	R N S	723	1	„	gefüllt	—	239	43	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
44	R S	2256	1	Pack	Papier	—	76	44	„	„	
45	S	1	1	—	eis. Rohr	—	16	45	Braunschweig	Braunschweig.	
46	S H	3277	1	Kiste	—	—	12	46	Oberhausen K. M.	K. E.-D. r. Köln	
47	S L	553	1	„	?	—	?	47	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
48	S L G L W	91	1	Ballen	Flachs	—	91	48	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
49	{ S P / S P }	230/1 / 226/9	2 / 4	Colli / „	Pläne / Stricke	— } / — }	185	49	Ruhnow	„	
50	S W	1190	1	Fass	—	—	145	50	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
51	T	{ 1446 / 1668 }	2	Kisten	leer	—	13	51	Clausthal	K.E.-D. Magdeburg	
52	T H	6857	1	Ballen	Tabak	—	113	52	Wetzlar	K. E.-D. r. Köln	
53	Th E	2196	1	Kiste	?	—	16,5	53	Eisleben	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez. Artern.
54	v. H & C	3147	1	Ballot	?	—	16,5	54	Braunschweig	Braunschweig.	
55	W	1/2	2	Körbe	Lampencylinder	—	17	55	Gelsenkirchen	K. E.-D. r. Köln	
56	W H	—	1	Sack	Kartoffeln	—	3	56	Dortmund K. M.	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
57	W S & Co.	3686	1	Kiste	Eisenwaaren —	160,5	57	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevis. pro April cr.
58	Z	14	1	Fass	Eier —	155	58	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
59	Z A	5729	1	Sack	— —	25,5	59	Stolp	„	
					B. Colli m. Adressen sign.					
60	A P B Hemelingen A	182	1	Fass	leer —	17,5	60	Hannover	K. E.-D. Hannover	
61	Achilles	—	¼	Tonne	leer —	12	61	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
62	B. Hansen Warendorf	—	2	Packen	Sprungfedern —	68	62	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
63	B. Hamburg	—	1 1	Kiste Colli	Käse — Leinwand —	52	63	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
64	C. G. F. Schütz Grabow	11	1	Schlosskorb	? —	19	64	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchen	am 21/5. Zug 302 aus Wagen No. 1454 K. E. D.
65	Degow	—	12	—	Rungen —	—	65	Schneidemühl	K. E -D. Bromberg	
66	Gustav Hank Elbing	—	1	Sack	— —	7	66	Ruhnow	„	
67	Hamburg B. H. E. B. H. E. Spandau B. H. E.	— — —	3 7 2	— — —	hölzerne Stützen —	—	67	Breslau	Oberschlesische	
68	Hepner Posen	—	16	Gebinde	leer —	1540	68	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
69	Jakob Weindock Altenburg	—	2	Pack	Körbe —	21,5	69	Breslau	Oberschlesische	bezett.: Loewen-Altenburg.
70	Mar	132 389 1001 293	4	—	eiserne Stützen —	—	70	„	„	
71	R U Bremen	1/2	1 1	Kiste Collo	unbekannt Theil einer Hobelbank	240	71	Bremen	K. E.-D. Hannover	Schuppenrevis. pro April cr.
72	Wilhelmine Votz	—	1 1	Koffer Sack	— —	74	72	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
73	Zeller	—	2	Kisten	— —	285	73	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
					C. Colli mit Figuren sign.					
74	weisser Strich	—	1	Collo	Knierohr von Eisenblech mit Kapseln	2	74	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
75		523	1	Fass	Wein —	67	75	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
76		1282	2	Ballons	Säure —	150	76	Pössneck	„	
77	R G B	7264	1	Kiste	? —	43	77	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	
78	8	1338	1	Kiste	Porzellan —	197	78	Bremerhaven	K. E.-D. Hannover	bei 54 Kisten Porzellan = 10 000 kg ab Eisfeld.
	7	1344	1	Kiste	Porzellan —	76				
79	S C	5787	1	Fass	? —	110	79	Leipzig	K.E.-D. Magdeburg	beschr.: Voigtsgrün.
80	×	18	1	Colli	Winkeleisen —	32	80	Königsdorf	K. E.-D. linksrh.	
					D. Colli ohne Signatur.					
81	—	—	1	—	Ein auf Wachsleinwand gemaltes Aushängebild, eine Mordthat darstellend, wie sie auf Jahrmärkten gezeigt wird.	—	81	Berlin	Niederschl.-Märk.	am 3/4.82 bei Entladung d. Wagens K. E. D. No. 1180 überzählig vorgefunden. Hingehörigkeit bis jetzt nicht ermittelt. Lagert auf Eingangsspeicher.
82	—	—	6	Stück	Backsteine —	18	82	Rottweil	Württemb. Stsb.	
83	—	—	1	—	grüner Blechkasten —	2,5	83	Vlotho	K. E.-E. Hannover	bekl.: Bremen-Oeynhausen. Badem. Sporinger Bad Oeynhausen.
84	—	—	1	Collo	2 hölzerne Böcke —	6	84	Bremen	„	Schuppenrev. pro April cr.
85	—	—	1	—	eichenes Brett 3,13 m lang	15	85	Wesel	K. E.-D. r. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
86	—	—	3	—	tannene Bretter 3,80 und 2,60 m lang	—	86	Freden	K. E.-D. Hannover	Am 12/5. cr. auf d. Strecke Freden-Alfeld zwischen den Fahrgeleisen gefunden.
87	—	—	13	Butterkübel	leer —	34	87	Quakenbrück	K. E.-D. r. Köln	
88	—	—	50	—	alte Dachziegel —	—	88	Kray	„	
89	—	—	1	—	lose Diele, 5,12 m lang, 0,16 m breit, 0,02 m dick	10	89	Bonames	K. E.-D. Hannover	Auf der Strecke gefunden.
90	—	—	1	Sack	Felle —	17	90	Posen	Oberschlesische	
91	—	—	1	Bund	Hohlglas —	4,5	91	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
92	—	—	1	—	Stück einer Kalkdecke (zerrissen)	5,5	92	„	„	
93	—	—	1	Beutel	anscheinend Kleidung	20	93	Güstrow	Meckl. Frdr.-Franz	aus Wagen 12632 K. O. entladen.
94	—	—	1	Korb	leer —	1,5	94	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
95	—	—	1	—	Krahnkette —	30	95	„	„	
96	—	—	2	—	kleine Messingröhren	$^1/_8$	96	Herford	K. E.-D. Hannover	
97	—	—	12	—	Schliesskeile —	3	97	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
98	—	—	40	—	Schliesskeile —	—	98	Halle	K.E.-D.Frankf.a/M.	
99	—	—	12	Stück	hölzerne Rungen —	—	99	Breslau	Oberschlesische	
100	—	—	1 1	— Bund	Schwelle — Bauschen —	35,5 8	100	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	Bez. Wismar-Freiburg.
1	F E W	1468	1	Ballen	Tuche	19	1	Kempen	Breslau-Warschau.	Gut ist in Breslau Oderthor in Verlust gerathen (zur Karte No. 1 vom 30. März cr. Wielkau in Sachsen-Kempen).

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	D	8003	1	Kiste	? —	14,5	1	Kaschau	Kaschau-Oderb. E.	Wien KFN.
2	E M	30 24	2	Ballen	Säcke —	45	2	G. Jenikau	Oest. Nord-West-B.	
3	L	38	1	„	Hadern —	11	3	Reichenberg	Süd-Nrdd. Verb.-B.	
4	S & C	3866	1	Sack	Kleie —	50	4	Scontrirung Kaschau	Kaschau-Oderb. E.	
5	Bielitz	1952	1	Fass	? —	14,5	5	Oderberg	„	
6	E. Reismann	—	1	Sack	Hafer —	49	6	Eperies	„	
7	Adresse	8	4	Bund	Garn —	45	7	Königgrätz	Süd-Nrdd. Verb.-B.	
8	—	22	1	„	Blech —	28	8	Hohenelbe	Oest. Nord-West-B.	
9	—	58 59 60 57	8 4 4 1	Stück	Cottone —	131	9	Reichenberg	Süd-Nrdd. Verb.-B.	
10	—	—	1	Ballen	Hadern —	70	10	Gr. Wossek	Oest. Nord-West-B.	
11	—	—	2	„	Hadern —	106	11	Reichenberg	Süd-Nrdd. Verb.-B.	
12	—	—	2	Buschen	Rundeisen —	85	12	Retz	Oest. Nord-West-B.	
13	—	—	1	Collo	Brett —	38	13	Schreckenstein	„	
14	—	—	3	Stück	neue Kohlenkörbe —	12	14	„	„	
15	—	—	1	„	Eisengitter —	32	15	Swetla	„	
16	—	—	2	Ballen	Barchent —	30	16	Wien	„	
17	—	—	1	Stück	Schwellen —	—	17	Sillein	Kaschau-Oderb. E.	
18	—	—	5	„	do. —	—	18	Ruttek	„	Rimabánya.
19	—	—	4	„	do. —	—	19	„	„	Gr. Berzencze.
20	—	—	7	„	do. —	—	20		„	„
21	—	—	1	Fass	leer, alt —	83	21	Aufgabe Poprad-Felka	„	
22	—	—	10	Stück	div. Holz —	55	22	Poprad-Felka	„	dafür Abgang.
23	—	—	1	Ballen	Dachpappe —	30	23	Kaschau	„	Oderberg.
24	—	—	1	Sack	Mais —	61	24	Scontrirung Poprad-Felka	„	
25	—	—	1	Stück	Schwellen —	—	25	Lucsivna	„	Strecke.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	F N	3	1	Ballen	gefüllt —	11	1	Mainz Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	ohne Bezettelung.
2	L	90/91	2	Kaffeefässer	leer —	105	2	Mannheim Güt.-Exp. Hauptbhf.	„	Mannheim bezett.
3	—	19	2	—	Schleifsteine —	52	3	Untersteinach	Bayerische Stsb.	
4	—	—	2	Pack	(6 Stück) Kinderwagen-Gestelle	15	4	Gunzenhausen	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 45. 1882.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Befelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Juni 1882.

Inhalt: Der Locomotivenmarkt Nordamerikas. — Unterhaltung und Erneuerung der Locomotiven auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Aus den Generalversammlungen und Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahngesellschaften. — Aus Bayern. — Niederländische Centralbahn. — Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. — Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. — Die Eisenbahn-Gesellschaft Haarlem-Zandvoort. — Französische und Amerikanische Correspondenz. — Zunehmende Schwere der Güterwagen auf den Eisenbahnlinien Nordamerikas. — Haftpflicht. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Personenverkehr. 4. Bestätterei. 5. Zinsenzahlung. — Privat-Anzeigen.

Der Locomotivenmarkt Nordamerikas.

Die ungewöhnlich starke Eisenbahnentwickelung Nordamerikas während der letzten Jahre musste nothwendig auch den Markt für das Betriebsmaterial stark beeinflussen. Die Amerikaner haben eine unüberwindliche Abneigung gegen Betriebsmaterial, welches nicht aus Nordamerika stammt; selbst die Englischen Locomotiven erfreuen sich ihres Beifalles nicht. Die Folge davon ist, dass gegenwärtig schon eine Ueberfülle an nicht realisirbaren Locomotivbestellungen auf dem Amerikanischen Markte zu constatiren ist und die Preise mit jedem Tage erstaunlich steigen; denn die Aussicht, eine sonst fertige Strecke wegen Mangel an Betriebsmaterial nicht eröffnen zu können, veranlasst zu immer steigenden Nachfragen. Sogar gebrauchte Maschinen werden zu hohen Preisen von neuen Bahnen angekauft. So wurden der Manhattan Beach Company Ende vorigen Jahres 9 000 D. für eine Maschine bezahlt, welche vor 3 Jahren nur 5 000 D. gekostet hatte. Der Bedarf ist so gross, dass auch für Maschinen, welche ältere Bahnen disponibel haben, gegenwärtig gern 1 000—2 000 D. mehr geboten wird, als für neue, aber erst in einiger Zeit zur Ablieferung kommende. Die schmalspurige Denver & Rio Grande Eisenbahn, welche ihr Netz fortgesetzt ganz bedeutend erweitert, hat allein 250 Maschinen bestellt, wovon auf die Baldwin-Werke der grössere Theil entfällt. Der gegenwärtige Preis der Locomotiven, wenn man den Durchschnitt aller vier z. Z. hauptsächlich gebauten Typen (nämlich der beiden ziemlich identischen dreiachsigen Mogul-Maschinen und der beiden vierachsigen Maschinen, von denen die eine speciell Amerikanischen Musters ist) annimmt, beträgt 12—13 000 D. Der Preis für die schwerste Locomotive ist etwa 18 000 D. Seit dem letzten Sommer sind alle Locomotivfabriken des Landes mit Arbeiten und Bestellungen überhäuft; vor August dieses Jahres werden die schon im Herbst 1881 aufgegebenen Ordres überhaupt nicht effectuirt werden. Die Baldwin-Werke haben sogar Bestellungen, welche sie bis zum März 1883 beschäftigen werden. Auch die Werkzeug-Maschinenfabriken, welche speciell für Locomotivfabriken arbeiten, sind in derselben Lage. Bement & Sons in Philadelphia, das grösste derartige Etablissement, kann vor 1883 überhaupt neue Bestellungen nicht ausführen. Damit droht natürlich der Mangel an Betriebsmaterial chronisch zu werden, wofern die Nordamerikaner sich nicht noch entschliessen, grössere Bestellungen im Auslande zu machen, was allerdings sehr zweifelhaft ist. Vor einigen Monaten allerdings hat, wie die „Engineering News“ kürzlich mittheilten, eine der Californischen Eisenbahnen in England 8 Locomotiven versuchsweise bestellt und auch eine der östlichen Bahnen soll geneigt sein, wenn die Schwierigkeiten anhalten, 100 Locomotiven im Auslande zur Bestellung zu geben, und thatsächlich sind in den letzten Wochen Maschinen in England gekauft worden, aber der hohe und besonders für Locomotiven geradezu unvernünftige Schutzzoll setzt, selbst wenn die Amerikaner, der Noth gehorchend, Auslandsbestellungen machen, solchem Vorgehen grosse Hindernisse entgegen. Der Zoll wird im Allgemeinen etwa die Hälfte des Werthes der Maschine ausmachen, so dass bei den etwa gleichen Herstellungspreisen in Amerika und England die Englischen Maschinen um ein ganzes Drittel theurer zu stehen kommen würden. Unter solchen Umständen ist weit eher zu erwarten, dass wiederum neue Werke in Nordamerika selbst entstehen werden und zwar vielleicht, wie dies mit den im vorigen Jahre errichteten grossartigen Eisen- und Stahlwerken zu Goshen, Rockbridge County, Va. (an der Chesapeake & Ohio R. R.), den grössten des ganzen Südens, der Fall war, mit Englischem Capital. Die Zahl der Locomotiven, welche unter einander natürlich stark differiren, betrug Anfang October 1881 etwa 12 700, welche sich auf ein Gesammt-Eisenbahnnetz von 160 000 km vertheilen, also pro 13 km eine Maschine. Die Productionsfähigkeit sämmtlicher Locomotivenwerke der Vereinigten Staaten schätzte man damals auf 2 300 Stück pro Jahr, und zwar entfallen auf Baldwin in Philadelphia 600, Brooks, Dunkirk 120, Danforth, Paterson 150, Dickson, Scranton 100, Grant, Paterson 120, Hinchey, Boston 120, Manchester, N. H. 100, Mason Machine Company, Tanton, Mass. 75, Pittsburg 75, H. K. Porter & Co., Pittsburg 75, Portland, Me. 250, Rhode Island Locomotive Works, Providence 80, Schenectady Locomotive Works 100, Rogers, Paterson 175, Taunton Locomotive Works 80, wobei kleinere Werke, auf welche die übrigen 80 kommen, nicht mit aufgeführt worden sind. Die Locomotiven, welche Canada jährlich liefern kann, dürften auch nicht mehr als 80 betragen, da die hier befindlichen Werke, nämlich die beiden zu Montreal errichteten: Canadian Engine and Machine Works und die Canadian Locomotive and Engine Company, sowie Werke der Canadian Locomotive Company zu Kingston noch wenig entwickelt sind; Canada kann somit für die Locomotivenlieferungen an die Vereinigten Staaten gar nicht in Betracht kommen. Nimmt man an, dass am 1. October 1881, wofür uns diese Daten vorliegen, der ganze Bedarf an Maschinen sowohl für die alten, als auch für die bis dahin neu hergestellten Strecken gedeckt war, so würden in der Zeit von diesem Tage bis Ende December 1882 noch 26 000 : 13 = 2 000 Locomotiven zu liefern gewesen sein, eine Lieferung, welche die Werke der Vereinigten Staaten mit Rücksicht auf ihren gleichzeitigen nicht unbedeutenden Export vielleicht noch knapp bewältigen konnten. Selbstverständlich aber konnte sich die gemachte Voraussetzung nicht mit der Wirklichkeit decken, denn der Locomotivenmarkt war vielmehr auch, wie alle Berichte übereinstimmend aussprachen, bereits am 1. October mit bedeutenden, nicht realisirbaren Angeboten versehen, was unter Anderem daraus hervorgeht, dass schon damals an auswärtige Bestellung gedacht wurde und thatsächlich solche ausgeführt worden sind. Berücksichtigt man ferner, dass die oben angegebene Zahl von 26 000 km nur diejenigen Linien umfasst, welche thatsächlich bereits in Angriff genommen worden sind, und es durchaus wahrscheinlich ist, dass inzwischen noch eine grosse Zahl weitere Strecken incorporirt werden dürften, so ist ein noch jetzt steigender Bedarf nach Locomotiven ziemlich sicher vorauszusehen. Wofern die Neufestsetzungen der Zölle der Einfuhr von Locomotiven nur etwas zu Gunsten der auswärtigen Locomotivenerbauer ausfällt, werden sich die Amerikaner trotz ihrer Abneigung gegen Europäische Maschinen wohl doch noch entschliessen, im Auslande Bestellungen zu machen. Auf 1 000 Stück dürfte immerhin zu rechnen sein.

Unterhaltung und Erneuerung der Locomotiven auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nach der Vereinsstatistik pro 1880.

In No. 43 dieser Zeitung vom 9. Juni d. J. ist darauf hingewiesen, dass die durchschnittliche Ausnutzung der Locomotiven auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen als eine verhältnissmässig ungünstige erscheint. Im Zusammenhang mit der mehr oder weniger günstigen Ausnutzung scheinen auch die, in Col. 82 c der Vereinsstatistik aufgeführten durchschnittlichen Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Locomotiven und Tender (auf 1 Nutz-, Leerfahrt- oder Rangirkilometer reducirt) zu stehen. Diese durchschnittlichen Unterhaltungskosten pro Locomotivkilometer betrugen nämlich auf den:

	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	anderen Vereinsbahnen
pro 1880 . . .	10,236 ₰	13,978 ₰	8,946 ₰
„ 1879 . . .	9,484 „	13,639 „	10,294 „
„ 1878 . . .	10,632 „	14,364 „	10,765 „

Im Nachstehenden sind die grösseren Deutschen Bahnen in derselben Reihenfolge wie in No. 43 dieser Zeitung aufgeführt und alle diejenigen mit dem Zeichen * versehen, bei denen pro 1880 die durchschnittlichen Unterhaltungskosten der Locomotiven niedriger als 10,236 ₰ (der Durchschnittssatz für alle Deutschen Bahnen) gewesen sind.

		₰
	A. Ueber 30 000 km Ausnutzung.	
1.	Berlin-Dresdener Bahn	13,284
2.	*Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	5,993
3.	*Altona-Kieler Bahn	8,972
4.	Halle-Sorau-Gubener Bahn	10,888
5.	Bergisch-Märkische Bahn	10,649
6.	*Schleswigsche Bahnen	9,312
7.	*Hessische Ludwigsbahn	7,143
8.	*Sächsische Staatsbahnen	6,652
9.	*Thüringische Bahn	9,062
10.	*Pfälzische Bahnen	5,117
	B. Zwischen 30 000 und 25 000 km Ausnutzung.	
11.	Berlin-Hamburger Bahn	13,613
12.	*Berlin-Anhaltische Bahn	9,397
13.	*Köln-Mindener Bahn	9,065
14.	*Oberschlesische Bahn (incl. Stargard-Posen)	9,730
15.	Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn	10,386
16.	Rhein-Nahebahn	15,543
17.	*Directionsbezirk Frankfurt	9,578
18.	Magdeburg-Halberstädter	11,427
19.	Main-Neckarbahn	10,636
20.	*Rheinische Bahn	7,381
21.	Elsass-Lothringische Bahnen	10,502
22.	Braunschweigische Bahnen	10,707
23.	Directionsbezirk Hannover	12,898
24.	„ Berlin	11,390
25.	*Lübeck-Büchener Bahn	9,799
26.	Bayerische Staatsbahnen	13,819
	C. Unter 25 000 km Ausnutzung.	
27.	Badische Staatsbahnen	10,390
28.	*Oldenburgische Staatsbahnen	6,352
29.	Märkisch-Posener Bahn	10,621
30.	Directionsbezirk Bromberg	12,860
31.	Werrabahn	21,446
33.	*Berlin-Stettiner Bahn	8,877
34.	*Berlin-Görlitzer Bahn	9,665
35.	Ostpreussische Südbahn	12,371

In gleicher Weise sind im Nachstehenden die grösseren Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen aufgeführt und diejenigen, wobei die durchschnittlichen Unterhaltungskosten der Locomotiven weniger als 10,236 ₰ pro Locomotivkilometer pro 1880 waren.

	A. Ueber 30 000 km Ausnutzung.	
1.	Aussig-Teplitzer Bahn	13,031
2.	*Böhmische Nordbahn	7,745
3.	*Oesterreichische Nordwestbahn, garantirte Linien	9,532
4.	* „ „ Ergänzungsnetz	8,147
5.	Ungarische Staatsbahnen, östliche Linien	13,161
6.	Böhmische Westbahn	12,648
7.	Pilsen-Priesener Bahn	11,227
8.	*Kaschau-Oderberger Bahn	—
	B. Zwischen 30 000 und 25 000 km Ausnutzung.	
9.	*Franz-Josefbahn	9,567
10.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	11,582
11.	Kronprinz Rudolfbahn	11,531
12.	Ferdinands-Nordbahn	18,198
13.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	11,428
14.	Elisabethbahn (normalspurige Linien)	12,305
15.	Ungarische Westbahn	12,759
16.	Südbahn	11,755
	C. Unter 25 000 km Ausnutzung.	
17.	*Buschtěhrader Bahn	7,749
18.	Ungarische Staatsbahnen, nördliche Linien	19,922
19.	Alföld-Fiumaner Bahn	16,543
20.	Galizische Karl-Ludwigbahn	20,228
21.	Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft	18,143
22.	Ungarische Nordostbahn	13,175

Die vorstehenden Zusammenstellungen und deren Vergleichung mit den Zusammenstellungen in No. 43 dieser Zeitung lassen erkennen, dass sowohl in Deutschland wie in Oesterreich-Ungarn die meisten Bahnen, welche sich durch eine billige Unterhaltung ihrer Locomotiven auszeichnen, zu denjenigen Bahnen gehören, wo die Locomotiven im Durchschnitt jährlich zwischen 30 000 und 35 000 km zurücklegen oder der Leistung von 30 000 km sehr nahe kommen, während die ungewöhnlich starke Ausnutzung der Locomotiven auf der Berlin-Dresdener Bahn von 42 361 km wieder mit verhältnissmässig hohen Unterhaltungskosten verbunden ist und während die meisten Bahnen mit geringer Ausnutzung ebenfalls verhältnissmässig hohe Unterhaltungskosten der Locomotiven zeigen.

Demnach scheint eine Ausnutzung der Locomotiven von 30 000 bis 35 000 km pro Jahr sowohl mit Rücksicht auf deren Unterhaltung und Erneuerung, wie mit Rücksicht auf die Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals der Locomotiven, Locomotivschuppen, Werkstätten und des sonstigen Zubehörs entschieden vortheilhafter als eine geringere Ausnutzung zu sein.

H. T.

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 11. Juni. (Politische Wochenschau. Bau der jüngst genehmigten Staatsbahnen. Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung. Erlass bezüglich der für das Maschinenfach Geprüften. Stargard-Cüstrin. Thüringische Eisenbahn. Rhein-Nahe Bahn. Rumänische Bahn. Zugstatistik pro April.)

In voriger Woche, am 9. d. M., hat im Reichstage die Verhandlung über die Interpellation Kardorff, betreffend die Frachtsätze der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn für Kohlen, stattgefunden, welche lautet: „Hat das Reichs-Eisenbahnamt Kenntniss davon genommen, dass die Local-Frachttarifsätze für Kohlen, welche bei der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Bahn in Anwendung kommen, im Widerspruche mit Art. 45 der Reichsverfassung in einer Höhe aufrecht erhalten werden, welche sowohl den Ein-Pfennig-Normaltarifsatz, als auch namentlich die bei den Bahnen der Rheinisch-Westfälischen Kohlenreviere bestehenden Local-Frachttarifsätze für Kohlen weit übersteigt?“ Nachdem der Bevollmächtigte zum Bundesrath, Geheime Ober-Regierungsrath Kraefft, sich zu sofortiger Beantwortung der Interpellation bereit erklärt hatte, führte der Abg. v. Kardorff zur Begründung der Interpellation aus: Es seien diese Beschwerden im Preussischen Abgeordnetenhause bereits erörtert und vom Eisenbahnminister als begründet anerkannt worden, gleichwohl sei aber noch nichts geschehen, was zu deren Abhülfe hätte beitragen können. Nun sei er sich wohl bewusst, dass das Reichs-Eisenbahnamt nicht in der Lage sei, hier direct Abhülfe zu schaffen, aber dasselbe stehe doch dem Preussischen Staate anders gegenüber, als den anderen Staaten. Es könne daher eine moralische Einwirkung auf Preussen sehr leicht ausüben. Nach dem Art. 45 der Reichsverfassung solle der Ein-Pfennig-Tarif angestrebt werden. Nun bestehe aber bei den beiden in Rede stehenden Schlesischen Bahnen ein Kohlentarif von 1½ ₰ pro Tonne. Welche Erschwerung dadurch die Industrie und Landwirthschaft erleide, sei leicht ersichtlich. Die Schlesische Industrie leide schon durch andere missliche Verhältnisse genug, dazu komme nun noch die enorme Vertheuerung der Kohle durch die Tarife. Welche Belastung durch diese für die Schlesische Industrie erwachse, zeige eine einzige Ziffer auf das Deutlichste. Die Stadt Breslau allein habe nämlich an Fracht für Kohlen und Cokes gegen den Normaltarif ein Mehr von 482 783 *M.* bezahlt. Man könne daraus für die ganze Provinz auf eine Mehrbelastung von vielen Millionen schliessen. Schlesien wolle in den Tarifen gleichgestellt werden mit den übrigen Provinzen. Es könnte eine directe Secundärbahn nach dem Kohlenrevier gebaut werden. Der Minister habe ein solches Project abgelehnt, obwohl es sehr rentabel wäre. Wenn der Preussische Minister auch keine directen Zwangsmittel bezüglich der Festsetzung von Tarifen habe, so habe derselbe doch als Chef des Staatsbahnbetriebes sowie der Aufsichtsbehörde einen grossen Einfluss auf alle Bahnen, so dass derselbe hier wohl eine Erleichterung würde durchsetzen können. Es gebe übrigens loyale Mittel genug, um die Bahnen zu einer Tarifermässigung zu veranlassen. Aber es bleibe ihm unerklärlich, wie der Minister nicht auf das einfachste Auskunftsmittel gekommen sei, nämlich eine Vorlage zu machen, worin derselbe ermächtigt werde, die Bahnen zur Tarifermässigung zu zwingen. Es sei nicht übertrieben, wenn gesagt werde, dass Alles, was der Industrie und namentlich der Landwirthschaft durch den Zoll-

tarif zu Gute komme, durch den hohen Frachttarif wieder aufgewogen werde. Es sei nur das gute Recht seiner Heimathsprovinz, wenn sie verlange, dass dieselbe durch das Monopol zweier Bahnen in Zukunft nicht mehr so viel zu leiden haben solle, als bisher. Der Bevollmächtigte zum Bundesrath, Geheime Ober-Regierungsrath Kraefft, bejahte die oben wörtlich mitgetheilte Frage des Interpellanten. Das Reichs-Eisenbahnamt übe die in der Reichsverfassung angeordnete Tarifcontrole aus, das Amt sei deshalb auch im Besitze des gesammten Tarifmaterials der Deutschen Bahnen und kenne die Frachteinheitssätze, welche auf denselben in den einzelnen Tarifclassen und für die einzelnen Frachtartikel zur Erhebung kommen. Es sei auch vollkommen richtig, dass auf den Rheinisch-Westfälischen Bahnen der nach der Reichsverfassung anzustrebende Ein-Pfennig-Tarif und zwar der Frachtsatz von 1 Silberpfennig pro Centner und Meile für die Beförderung von Kohlen auch im Localverkehr stricte zur Durchführung gekommen sei. (Es werden dort unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr von 6 bis 12 Markpfennig pro 100 kg an Fracht erhoben: 2,20 Markpfennig pro Tonne und Kilometer.) Ebenso sei es richtig, dass dies auf den Schlesischen Bahnen, in specie auf der Oberschlesischen und auf der Rechte-Oder-Ufer Bahn nicht geschieht. „Auf diesen Bahnen sind die Fracht-Einheitssätze seit einer langen Reihe von Jahren unverändert und bis zu 50 pCt. und mehr, ja in einzelnen Relationen bis zu 80 und 100 pCt. höher als auf den Rheinisch-Westfälischen Bahnen. Eine Aenderung wird am 1. Juli d. J. insofern eintreten, als die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn sich auf Andrängen des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten endlich zu einer Herabsetzung der Kohlenfrachten entschlossen hat und die Verwaltung der Rechte-Oder-Ufer Bahn die Sätze ihrer Concurrenzstationen mit denen der Oberschlesischen Bahn gleich hoch stellen und auch für andere Stationen eine entsprechende Regulirung eintreten lassen wird. Sind nun auch die eintretenden Ermässigungen zum Theil nicht unerheblich, so bleiben die Frachtsätze doch immer noch zurück hinter dem Zustande, den die Reichsverfassung im Auge hat und der auf den Rheinisch-Westfälischen Bahnen schon seit mehreren Jahren thatsächlich hergestellt ist". Auf die Umstände, auf welche die hohen Kohlen-Frachtsätze der Schlesischen Bahnen zurückzuführen sind, habe der Interpellant bereits ausführlich hingewiesen. Sie ergäben sich ja auch zur Evidenz aus den Verhandlungen, die noch vor wenigen Wochen, im Monat März, im Preussischen Abgeordnetenhause, und zwar sowohl in der Budgetcommission als auch im Plenum, stattgefunden haben. Es sei dort von der Budgetcommission nach eingehender Prüfung anerkannt worden, dass der Preussischen Regierung gesetzliche Mittel nicht zur Seite stehen, um eine Frachtermässigung auf den Schlesischen Bahnen gegen den Willen der Verwaltungen herbeizuführen. Auch der Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten habe in der Plenarsitzung vom 21. März constatirt, dass ihm derartige Mittel nicht zur Verfügung stehen. Noch weniger als Preussen besitze das Reich Zwangsmittel, um die Schlesischen Bahnverwaltungen zu einer Ermässigung geneigt zu machen. Der Art. 45 der Reichsverfassung enthalte keineswegs eine Verpflichtung für eine Bahnverwaltung, den Ein-Pfennig-Tarif einzuführen, sondern er enthalte nur eine Directive für das Reich, dass dahin gewirkt werden möge, dass solches geschehe. Die Ausführungsbestimmungen — wie auch von dem Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause hervorgehoben wurde — fehlten uns zur Zeit noch, was zu beklagen sei. Eine Discussion über die Interpellation fand nicht statt. —

In derselben Sitzung fand die Verhandlung über die Zolltarifnovelle statt und nahm insofern einen bemerkenswerthen Verlauf, als nach einstimmiger Annahme des § 1, der die Aufhebung des Idemnitätsnachweises beim Mehlexport enthält, sämmtliche Zollerhöhungen auf Asbestwaaren, Matten und Jute-, Cocos- und Manilla-Hanffasern, Seilerwaaren, Honig, Lichte, Stearin, Wachs, Schiefer u. s. w. abgelehnt wurden. Gleich die erste Position, Asbestwaaren, wurde mit 157 gegen 147 Stimmen verworfen. Ausser den Liberalen stimmten auch einige Welfen, sowie von den Conservativen Fürst Hatzfeldt, v. Unruhe-Bomst und Flügge-Speck dagegen. Ueber die nächste Position wurde auf Antrag des Abg. Windthorst namentlich abgestimmt und wurde das Stimmenverhältniss noch ungünstiger, indem 165 gegen und 150 für dieselbe stimmten. Von da an wurden sämmtliche Erhöhungen ohne Weiteres abgelehnt. Dieselbe Mehrheit nahm auch den Antrag Schmidt-Elberfeld auf Ermässigung der Zölle auf harte Kammgarne ohne Debatte an. Der unerwartete Sieg, welchen die vereinigten Liberalen hiermit gegen die freie wirthschaftliche Vereinigung im Reichstage errungen, hat grosses Aufsehen erregt. In dritter Lesung nahm der Reichstag die Zolltarifnovelle genau nach den Beschlüssen der zweiten Lesung an und der Vertreter der Reichsregierung erklärte, dass letztere die vorgenommenen Aenderungen zwar bedauere, aber doch nicht zurückweise. — Wie aus parlamentarischen Kreisen berichtet wird, beruhen alle auf den Schluss der Session bezüglichen Nachrichten vorläufig nur auf Combinationen. Erst wenn die Entscheidung über die Tabakmonopolvorlage gefallen sein wird, dürften der Reichskanzler und der Bundesrath definitiv Entschliessungen fassen.

Der Bau der jüngst genehmigten Staatseisenbahnen scheint mit grosser Energie gefördert werden zu sollen. Bereits veröffentlicht der „Reichsanz." einen Allerhöchsten Erlass, betreffend den Bau und den Betrieb folgender durch die Gesetze vom 28. März und 15. Mai zur Ausführung genehmigter Eisenbahnen und zwar: 1. der Bahn von Eichicht über Probstzella nach der Bayerisch-Meiningenschen Landesgrenze durch die Königliche Eisenbahn-Direction zu Erfurt, 2. der Bahnen: a) von Königsberg nach Labiau, b) von Johannisburg nach Lyck, c) von Hohenstein über Schöneck nach Berent durch die Königliche Eisenbahn-Direction zu Bromberg, 3. der Bahnen: a) von Jatznick nach Ueckermünde, b) von Liegnitz nach Goldberg, c) von Greiffenberg nach Löwenberg und von Greiffenberg nach Friedeberg durch die Königliche Eisenbahn-Direction zu Berlin, 4. der Bahn von Oberröblingen nach Querfurt durch die Königliche Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M., 5. der Bahn von Wernigerode nach Ilsenburg durch die Königliche Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, 6. der Bahnen: a) von Scharzfeld-Lauterberg nach St. Andreasberg, b) von Osnabrück nach Brackwede, c) von Wabern nach Wildungen durch die Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover, 7. der Bahn von Westerburg nach Hachenburg durch die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln, 8. der Bahnen: a) von Prüm über St. Vith und Montjoie nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung von Faimonville oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Malmedy, b) von Raeren oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahn ad a) nach Eupen, c) von Walheim oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahn ad a) nach Stolberg, d) von Ahrweiler nach Adenau durch die Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln. Durch Verfügung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die Leitung des Baues und demnächstigen Betriebes der durch das Gesetz vom 15. Mai d. J. zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung: a) von Jatznick nach Ueckermünde dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Stettin-Stralsund) zu Stettin, b) von Liegnitz nach Goldberg dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Breslau, c) von Greiffenberg nach Löwenberg und von Greiffenberg nach Friedeberg dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Görlitz, d) von Oberröblingen nach Querfurt dem von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Nordhausen, innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden ist.

Bezüglich der Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung wird amtlich bekannt gegeben: Entgegen den Bestimmungen in den §§ 2, 8 und 16 der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung werden noch häufig Beschwerden des Publikums über Bescheide und Anordnungen der Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter, statt bei der diesen vorgesetzten Königlichen Eisenbahn-Direction als Berufsinstanz, direct bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, ebenso Anträge, welche an die Betriebsämter zu richten sind, sofort bei der betr. Direction angebracht. Zur Vermeidung der mit der Umgehung der zuständigen Behörde verbundenen Verzögerungen und Nachtheile hat der Herr Minister die Königlichen Eisenbahn-Directionen beauftragt, auf den bei Anbringung von Anträgen und Beschwerden einzuhaltenden Weg durch geeignete Bekanntmachungen aufmerksam zu machen. — Die Zuständigkeit ist, wie folgt, geregelt: 1. Den Betriebsämtern, welche bezüglich der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben, liegt die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung ob, soweit dieselbe nicht der Direction oder dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten ist. Insbesondere sind Gesuche um Auskunftsertheilung, Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen- und Güterverkehr, sofern die bezügliche Abgangs- oder Ankunftsstation in ihren Verwaltungsbezirken belegen ist, zunächst bei den Betriebsämtern anzubringen beziehungsweise geltend zu machen. 2. Zum Geschäftskreise der Königlichen Eisenbahn-Direction gehört die generelle und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung innerhalb des gesammten Directionsbezirkes, insbesondere die Festsetzung der Fahrpläne, die Normirung, Auslegung und Anwendung der Personen- und Gütertarife, die Vertheilung der Wagen, soweit dieselben nicht einem Wagenamt übertragen ist, die Beschaffung von Betriebsmitteln und Materialien etc. Beschwerden über Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter sind stets an die Königliche Eisenbahn-Direction zu richten. 3. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten entscheidet über die gegen die Verfügungen der Königlichen Eisenbahn-Direction erhobenen Beschwerden.

Bezüglich der für das Maschinenfach Geprüften wird im Anschluss an die Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Bau- und Maschinenfach vom 27. Juni 1876 das Folgende bestimmt: 1. Nach bestandener erster Staatsprüfung wird der Candidat des Maschinenfaches auf Grund des Prüfungszeugnisses von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zum Regierungs-Maschinenbauführer ernannt. Der Antrag auf diese Ernennung ist unter Vorlegung des Prüfungszeugnisses von derjenigen Königlichen technischen Prüfungscommission zu stellen, vor welcher die Prüfung abgelegt worden ist. Diejenigen Candidaten des Maschinenfaches, welche die erste Staatsprüfung vor der Herzoglich technischen Prüfungscommission zu Braunschweig abgelegt haben und zum Preussischen Regierungs-Maschinenbauführer ernannt zu werden wünschen, haben ihren bezüglichen Antrag unter Beifügung ihres Prüfungszeugnisses und einer Beschreibung ihres Lebenslaufes an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten und — wenn sie weder dem Preussischen, noch dem Braunschweigischen, sondern einem anderen Deutschen Bundesstaate angehören — dabei ausdrücklich zu erklären, dass sie in den Dienst Preussischer Behörden oder Corporationen zu treten beabsichtigen. 2. Der Regierungs-Maschinenbauführer wird bei derjenigen Königlichen Behörde (Regierung, Landdrostei, Ober-Bergamt oder Eisenbahndirection), in deren Bezirk er zuerst in Beschäftigung treten will — in Berlin bei der Königlichen Ministerial-Baucommission oder bei der Königlichen Eisenbahncommission —, vereidigt. Nach erfolgter Vereidigung haben die Angaben des Regierungs-Maschinenbauführers in Bezug auf Mass und Zahl öffentlichen Glauben. 3. Der Regierungs-Maschinenbauführer ist verpflichtet, eine Nachweisung über seine Beschäftigung am Schlusse jedes Jahres bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten einzureichen, und hat im Falle der Nichtbeachtung dieser Vorschrift die Zurückweisung von der zweiten Staatsprüfung zu gewärtigen. 4. Nach Ablegung der zweiten Staatsprüfung wird der Regierungs-Maschinenbauführer auf Grund des von der Königlichen technischen Ober-Prüfungscommission vorzulegenden Prüfungszeugnisses von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zum Regierungs-Maschinenmeister ernannt. Der Regierungs-Maschinenmeister, welcher im Staatsdienst beschäftigt wird oder im Staatsdienst beschäftigt bezw. angestellt zu werden wünscht, hat gleichfalls eine Nachweisung über seine Beschäftigung am Schlusse jedes Jahres dem Minister der öffentlichen Arbeiten einzureichen. Er hat es sich selbst zuzuschreiben, wenn er in Folge Nichtbeachtung dieser Vorschrift bei Besetzung von Staatsstellen unberücksichtigt bleibt.

Wie bereits früher gemeldet, sollen in Zukunft Regierungs-Baumeister und Regierungs-Maschinenmeister in derselben Weise, wie dies bisher schon bei den Regierungs-Assessoren üblich, definitiv in den Staats-Eisenbahndienst übernommen werden. Nachdem die von den Königlichen Eisenbahndirectionen in Betreff der Bedürfnissfrage erforderten Berichte nunmehr eingegangen, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung" meldet, bestimmt, dass zunächst 43 ältere Regierungs-Baumeister, die im Staats-Eisenbahndienst beschäftigt sind, in den letzteren übernommen werden, und zwar alle diejenigen, welche die letzte Staatsprüfung in den Jahren 1870 bis einschliesslich 1874 bestanden haben, bis jetzt aber noch nicht zur festen Anstellung gelangt sind. In dieser Zahl sind die von den neuerdings verstaatlichten Bahnen verstaatlichten Bahnen übernommenen Regierungs-Baumeister nicht mit enthalten.

Ueber den Stand der Bauausführung der Stargard-Cüstriner Bahn erhält die „Ostsee-Ztg." von der Direction, d. d. Pyritz, 3. Juni, folgende Mittheilung: „Der im Juli v. J. begonnene Bau der Stargard-Cüstriner Bahn konnte, trotzdem erhebliche Erdarbeiten auszuführen waren, bei der ausserordentlich günstigen Witterung des vergangenen Winters, welche es gestattete, die Arbeiten ohne Unterbrechung weiter zu führen, derartig gefördert werden, dass die ppr. 13 Meilen lange Strecke in den Erdarbeiten nahezu fertig gestellt ist, und die vollständige Fertigstellung der Einschnitte und Dämme in etwa 14 Tagen zu erwarten steht. Entsprechend dem Fortgang der Erdarbeiten sind auch die übrigen wesentlichen Arbeiten gefördert worden. Die Stationsgebäude etc. auf sämmtlichen Bahnhöfen und Haltestellen sind fertiggestellt und der Oberbau, welcher von den Endstationen Stargard und Cüstrin vorgestreckt worden ist, hat die Stationen Lippehne bez. Soldin erreicht. Es ist daher, da Lippehne von Soldin ca. 13 km entfernt ist, nur noch eine verhältnissmässig kurze Strecke mit Geleisen zu belegen. Die vollständige Bekiesung der Bahn, der Ausbau der Nebengeleise auf den Bahnhöfen und Haltestellen etc. wird voraussichtlich noch eine Frist von 6 Wochen erfordern. Es liegt in der Absicht der Verwaltung, die Bahn am 1. August in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehr zu übergeben. Bei dem vorbezeichneten Stand der Bauausführung ist anzunehmen, dass eine Verschiebung des Eröffnungstermins nicht erforderlich wird.

Die Inhaber der Stammactien Lit. C. der Thüringischen Eisenbahngesellschaft werden nunmehr aufgefordert, diese Actien vom 1. Juli d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung bei der Hauptcasse zu Erfurt oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin (Leipzigerplatz 17) einzureichen. Es werden für je 8 Actien Lit. C. à 300 ℳ 4 pCtige Staatsschuld-Verschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von 2 700 ℳ unter gleichzeitiger baarer Zuzahlung von 2 ℳ 50 ₰ pro Actie gewährt. Zu diesem Behufe sind Stücke von 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ ausgefertigt worden. Die Staatsregierung ist ferner bereit, auch eine nicht durch 8 theilbare Anzahl von Actien zu convertiren, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten, vertragsmässigen Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuld-Verschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuld-Verschreibungen gewährt, dagegen der Rest nach dem um ein Procent verminderten Course, welcher für Staatsschuld-Verschreibungen der vierprocentigen consolidirten Staatsanleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Ausserdem wird der in Staatsschuld-Verschreibungen nicht darstellbare Nominalbetrag, welcher nach Massgabe der obigen Bestimmungen in Baar umzurechnen ist, vom 1. Januar 1882 ab mit 4 pCt. verzinst. Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, wird auf ein Jahr, also bis zum 1. Juli 1883 mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht präsentirten Actien den Anspruch auf den Umtausch derselben gegen Staatsschuld-Verschreibungen verlieren.

Der Umtausch der Rhein-Nahebahnactien in Consols erfolgt in Ausführung des Verstaatlichungsvertrages vom 29. d. Mts. an. Bekanntlich werden für je 2 Stammactien 200 ℳ in 4 pCt. Consols mit Zinsgenuss ab 1. April 1881 gewährt. Die neuen Consols tragen Zinsen pro 1. Juli resp. 2. Januar; ausnahmsweise ist ein Quartalscoupon für den Zins vom 1. April d. J. bis 1. Juli beigegeben; die Zinsen bis 1. April d. J. werden mit 4 ℳ auf jede Actie baar vergütet, ebenso die Zuzahlung von 10 ℳ pro Actie. Die Abschnitte der Consols lauten auf 5 000, 2 000, 1 000, 500, 300 und 200 ℳ. Eine einzelne Actie kann also nicht in Consols umgetauscht werden; es wird dafür der Baarwerth der Consols mit 1 pCt. unter dem Tagescourse angeboten. Den umzutauschenden Actien sind die Dividendenscheine Ser. III No. 3 bis 10 nebst Talons beizufügen; für jeden fehlenden Coupon werden 12 ℳ gekürzt, welche später zurückvergütet werden, falls der betreffende Coupon nicht innerhalb seiner Verjährungsfrist eincassirt werden sollte. Die für den Umtausch anzusetzende Präclusivfrist läuft bis 29. Juni 1883. Der Umtausch geschieht bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptcassen zu Köln und Berlin, an letzterer Stelle nicht Zug um Zug, sondern erst einige Tage nach der Einreichung.

In dem Process von Kaufmann gegen die Rumänische Eisenbahngesellschaft beschloss der erste Civilsenat des Reichsgerichts die Revisionsanträge zurückzuweisen und dem Kläger sowie der Gegenklägerin die Kosten je zur Hälfte aufzuerlegen.

Nach der Nachweisung über die im Monat April 1882 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) **beförderten Züge und deren Verspätungen** wurden auf 46 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 29 319,42 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 11 940 Courier- und Schnellzüge, 88 614 Personenzüge, 51 716 gemischte Züge und 77 958 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 306 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 26 523 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 617 695 890 Achskilometer bewegt, von denen 190 338 944 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 152 270 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 088 oder 0,71 pCt. (gegen 1,00 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,34 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 459 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 629 Verspätungen (= 0,41 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,26 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 142 814 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personen-Beförderung 800 oder 0,56 pCt., mithin 0,15 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 250 Anschlüsse versäumt (gegen 271 in demselben Monat des Vorjahres und 125 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Verwaltungen nach dem Verhältniss der auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe die Oberhessischen Eisenbahnen (2 Anschlussversäumnisse auf 1 Verspätung) mit 0,5 pCt., die Märkisch-Posener Eisenbahn (12 Anschlussversäumnisse auf 1 Verspätung) mit 0,75 pCt., die Eutin-Lübecker Eisenbahn (3 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen), die Oels-Gnesener Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 2 Verspätungen) und die Berlin-Görlitzer Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 2 Verspätungen) mit 1,0 pCt., während die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. (2 Anschlussversäumnisse auf 19 Verspätungen) mit 9,5 pCt, die Württembergischen Staatseisenbahnen

(4 Anschlussversäumnisse auf 40 Verspätungen) mit 10,0 pCt., und die Bergisch-Märkische Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 93 Verspätungen) mit 46,5 pCt. die letzten Stellen einnehmen und bei 6 Verwaltungen, welche Zugverspätungen berichtet haben, Anschlussversäumnisse nicht eingetreten sind.

Aus den Generalversammlungen und Geschäftsberichten Deutscher Eisenbahngesellschaften.

Der Abschluss der Weimar-Geraer Eisenbahn pro 1881 ergiebt, dass, nachdem dem Erneuerungsfonds die regulativmässige Rücklage in Höhe von 75 000 ℳ. und dem Bau- und Betriebs-Ergänzungsfonds zur Bestreitung der Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe 80 000 ℳ. zugeführt, ferner die im Jahre 1881 erwachsenen Zinsen für schwebende Schulden, sowie 1 500 ℳ. zur Remuneration abgesetzt worden sind, ein Ueberschuss von 85 908,36 ℳ. verbleibt, der mit Rücksicht auf Restausgaben und die besonderen finanziellen Verhältnisse, sowie weil die betheiligten Staatsregierungen die Vertheilung irgend einer Dividende an die Actionäre vor baarer Dotirung des Guthabens des Erneuerungsfonds für unzulässig erklärt haben, auf das Jahr 1882 in Vortrag zu bringen ist. Unter Anrechnung des Uebertrages aus den Jahren 1880 in Höhe von 43 113,59 ℳ. stellt sich heraus, dass der aus dem Jahre 1881 selbst resultirende Reinertrag 42 794,77 ℳ. beträgt. Gegenüber einem Actionärantrage auf Erhöhung der Prioritätsschuld von 1½ auf 2 Millionen Mark bemerkt das „Leipz. Tagebl.“, dass zu einer solchen Massregel kein Grund vorliege, da die nach am 1. Mai d. J. erfolgter Tilgung der Bankschuld noch vorhandenen Mittel zur baaren Dotirung der verschiedenen Fonds ausreichen. Diese gesammten schwebenden inneren Schulden werden mit 400 825 ℳ., die disponiblen Mittel mit 1 113 750 ℳ. beziffert.

Die Betriebseinnahmen der Saal-Eisenbahn pro 1881 stellen sich nach dem jetzt vorliegenden Geschäftsberichte auf 829 094 ℳ. (1880: 804 593 ℳ.), die Betriebsausgaben auf 618 264 ℳ. (1880: 617 840 ℳ.); der Ueberschuss beträgt demnach 210 829 ℳ. gegen 186 752 ℳ. im Vorjahre und kommt in folgender Weise zur Vertheilung: zu dem Reservefonds 5 000 ℳ., zu dem Erneuerungsfonds 60 000 ℳ., zu dem Baunachtragsfonds 13 086 ℳ., Einkommensteuer 3 313 ℳ., als Tantième für den Aufsichtsrath etc. 1 294 ℳ., als Dividende etc. 128 130 ℳ. Zu der letzteren Position ist zu bemerken, dass der Aufsichtsrath beschlossen hat, der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung für die Stamm-Prioritätsactien eine Dividende von 1⅞ pCt. (5 ℳ. 62,5 ₰), pro Actie) in Vorschlag zu bringen, so dass noch ein Vortrag von 1 568 ℳ. auf das Jahr 1882 verbleiben würde. Die obengenannten 2 Fonds haben nunmehr die folgenden Bestände: Reservefonds 34 502 ℳ., Erneuerungsfonds 287 298 ℳ., Summa 321 800 ℳ. — Die Verkehrseinnahmen für das Jahr 1881 haben, den Erwartungen entsprechend, zugenommen. Im Personenverkehr sind bei einer Mehrbeförderung von 11 502 Personen 2 439 ℳ. mehr als im Vorjahre vereinnahmt, im Güterverkehr sind 17 932 t mehr befördert und 16 848 ℳ. mehr vereinnahmt. Auch die in den ersten 3 Monaten des Jahres 1882 erzielten Einnahmen sind erfreulicherweise gegen die betreffenden Monate des Jahres 1881 um rund 13 800 ℳ. gestiegen, und die sich immer mehr entwickelnden Verkehrsverhältnisse der Saalbahn geben zu der begründeten Hoffnung Anlass, dass eine Steigerung der Einnahmen auch für die weiteren Monate des Jahres 1882 erwartet werden darf. Der enge Anschluss der Bahnen Thüringens untereinander, welcher nach Aussen namentlich durch Herausgabe gemeinschaftlicher Fahrpläne, Personen- und Vieh-Local- und Verbandstarife sichtbar gemacht ist, hat für alle betheiligten Bahnen die besten Früchte getragen. Die Vereinigung der Localgüter-Tarife hat in Rücksicht auf die schwebende und nunmehr perfect gewordene Verstaatlichung der Thüringischen Bahn bis jetzt noch nicht durchgeführt werden können. Es sind jedoch bereits mit der Königlichen Eisenbahndirection in Erfurt als Nachfolgerin der Thüringischen Direction Verhandlungen angeknüpft, welche nicht nur die Verschmelzung auch dieser Tarife, sondern auch ein weiteres einiges Zusammengehen der gesammten Bahnen Thüringens ermöglichen werden. Der weitere Fortschritt in der Verstaatlichung Preussischer Bahnen führt nothwendigerweise zu einer Neugruppirung der gesammten Verbands- und Tarifverhältnisse, von welchen auch die für den Verkehr mit der Saalbahn bestehenden Tarife betroffen werden. Die betreffenden Verhandlungen sind jedoch vorerst nur zwischen den Preussischen Staatsbahnen eingeleitet, so dass schon jetzt eine Auskunft über die zukünftige Gruppirung nicht gegeben werden kann.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Dem uns vorliegenden Geschäftsberichte für 1881 entnehmen wir Folgendes: Von den ausgegebenen 7 333 000 ℳ. 4½ pCt. Obligationen sind 5 379 000 ℳ. in 4 pCt. convertirt. Mit dem Bau der Travemünder Bahn ist begonnen worden. Die 1881 aus dem Anleihefonds bestrittenen verschiedenen Ausgaben haben im Ganzen 319 091 ℳ. betragen; bis Ende 1881 sind daraus überhaupt verausgabt 8 446 170 ℳ., so dass noch disponibel waren 3 553 829 ℳ. Von der Anleihe waren begeben 8 542 500 ℳ., davon 122 500 ℳ. amortisirt. Das verwendete Capital betrug an Stammactien 18 474 000 ℳ., an Prioritätsobligationen 8 323 670 ℳ. an amortisirten Obligationen von 1867 87 900 ℳ., an amortisirten Obligationen von 1876 122 500 ℳ., zusammen 27 008 070 ℳ. Die Betriebsergebnisse waren, hauptsächlich in Folge Rückgangs des, Güterverkehrs auf der Lübeck-Büchener Bahn, im Ganzen weniger günstig als in den beiden Vorjahren. Personen wurden befördert 773 749 (gegen 766 840 im Vorjahre), und an Fahrgeldern erhoben 982 932 ℳ. (1880 980 987 ℳ.). Güterverkehr 583 306 t (gegen 604 922 t); die Einnahme dafür betrug 2 026 580 ℳ. (2 140 841 ℳ.). Die Gesammteinnahmen betrugen für Personen 1 032 051 ℳ. (1 030 883), Güter 2 318 276 ℳ. (2 470 475 ℳ.), Sonstiges 333 406 ℳ. (338 705 ℳ.), die gesammten Betriebseinnahmen 3 683 733 ℳ. (gegen 3 840 063 ℳ.). Es kommen an Einnahmen auf 1 Nutzkilometer 6,16 ℳ. (6,56 ℳ.), auf 1 Betriebskilometer 33 280 ℳ. (34 692 ℳ.). Betriebsausgaben (einschliesslich der dem Reservefonds zur Last fallenden 222 991 ℳ.) 2 161 849 ℳ. (2 184 371 ℳ.; davon kommen auf 1 Nutzkilometer 3 616 ℳ. (3 732 ℳ.), auf 1 Betriebskilometer 19 530 ℳ. (19 735 ℳ.) Sämmtliche Ausgaben betrugen 58,69 pCt. der Bruttoeinnahmen (gegen 56,89 pCt.). Der Ueberschuss hat betragen 1 521 884 ℳ. = 41,31 pCt. der Bruttoeinnahmen (gegen 1 655 591,83 ℳ. = 43,11 pCt.) oder pro Bahnkilometer 13 749 ℳ. (gegen 14 957). Statutenmässig sind dem Reservefonds 265 981 ℳ. überwiesen. Derselbe schliesst mit 2 246 285 ℳ. (8,3 pCt. des Anlagecapitals), ferner fliesst ihm zu der Erlös aus ausrangirtem Betriebsmaterial mit 58 146 ℳ. Der verfügbare Ueberschuss von 1 420 747 ℳ. (1880 1 506 472 ℳ.) wird wie folgt verwendet: Zinsen der Prioritätsanleihe 354 934 ℳ., Amortisation desgl. 64 106 ℳ., Eisenbahnsteuer 31 822 ℳ., Dividende für 30 790 Actien à 31,50 ℳ. = 5¼ pCt. (1880 5⅔ pCt.) 969 885 ℳ.

Nach dem Bericht der Direction der Holsteinischen Marschbahngesellschaft für 1881 betrugen die Einnahmen 842 712 ℳ., die Ausgaben dagegen 465 333 ℳ., so dass nach Abzug von 49 476 ℳ. für den Erneuerungsfonds ein verfügbarer Ueberschuss von 327 903 ℳ. verbleibt. Derselbe vertheilt sich wie folgt: Zur Verzinsung der Hypothekdarlehen 30 206 ℳ., zur Zahlung der Dividende an die Prioritätsactien (alte Glückstadt-Itzehoer 4½ pCt. 55 080 ℳ., an die Stammprioritätsactien Littr B. 154 170 ℳ. an die Stammactien (alte Glückstadt-Elmshorner 2 pCt. 23 850 ℳ., an die Stammactien Littr. B. 2 pCt. 60 003 ℳ., Vortrag auf das nächste Jahr (incl. Eisenbahnsteuer pro 1881) 4 594 ℳ. Der Reserve- und Erneuerungsfonds beläuft sich Ende 1881 auf 170 722 ℳ.

Die ordentliche Generalversammlung der Angermünde-Schwedter Eisenbahn hat die Vertheilung von 1¾ pCt. Dividende pro 1881 auf die Stammprioritäten genehmigt, Decharge ertheilt und die turnusmässig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths wiedergewählt.

Die General-Versammlung der Dortmund-Enscheder Eisenbahn setzte die Dividende pro 1881 auf 2 pCt. fest, und ermächtigte die Verwaltung, entweder eine Erhöhung des Grundcapitals der Gesellschaft durch Emission von 1 500 000 ℳ. Stamm-Prioritäts-Actien mit 4½ pCt. Vorzugsdividende vorzunehmen oder die Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe von 1 500 000 ℳ. zu bewirken. Die Einnahme pro 1881 betrug (incl. 5 474 ℳ. aus dem Vorjahr) 1 296 189 ℳ. (1880 992 745 ℳ.), die Ausgabe 653 665 ℳ. (1880 575 676 ℳ.); es blieb somit ein Ueberschuss von 642 524 ℳ. (1880 nur 427 069 ℳ.); davon fliessen in den Reservefonds 18 000 ℳ., Erneuerungsfonds 163 190 ℳ. Die Dividende beträgt bekanntlich 2 pCt. mit 360 000 ℳ. (1880 nur 1⅓ pCt.); ferner beträgt die Eisenbahnsteuer 9 230 ℳ., Tantième 3 600 ℳ., Vortrag auf Bauergänzungsfonds 60 000 ℳ., Gewinnvortrag 28 503 ℳ. Die oben erwähnten 1 500 000 ℳ. Stamm-Prioritätsactien resp. Prioritätsanleihe sollen zur Vergrösserung der Betriebsmittel (Waggons etc.), sowie zu Erweiterungsanlagen von Güterschuppen und Geleisen verwendet werden. Ungeachtet der erheblichen Steigerung des Ueberschusses constatirt die Verwaltung, dass die Entwickelung des Güterverkehrs gegen ihre Hoffnungen zurückbleibt. Der Bericht betont noch die Entwickelung des Localverkehrs. Die drei Kohlenzechen Minister Stein, Fürst Hardenberg und Kaiserstuhl werden im künftigen Winter ihr Förderquantum auf eine durchschnittliche Tagesförderung von 30 000 Centner bringen, und seien bald zu den bedeutendsten Kohlengruben im Ober-Bergamts-Bezirk Dortmund zu zählen.

In der Generalversammlung der Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft wurde über den Betrieb des Jahres 1881 Bericht erstattet. An Personen sind 189 447 befördert (26 464 mehr als 1880) und dafür 48 927 ℳ. (6 900 ℳ. mehr als 1880) vereinnahmt. Der Gütertransport erreichte 638 292 Tons (22 392 Tons mehr als 1880) und wurden dafür 488 540 ℳ. (18 266 ℳ. mehr als 1880) bezahlt. Die Gesammt-Betriebseinnahme betrug 664 356 ℳ. oder 80 299 ℳ. mehr als 1880. Die Betriebs-Verwaltungskosten beliefen sich auf 294 213 ℳ. oder 16 281 mehr als 1880, dieselben erreichten nur 44,3 pCt. der Betriebseinnahmen. Von dem Ueberschuss von 521 642 ℳ. sind überwiesen: dem Erneuerungsfonds 112,470 ℳ., dem Reservefonds 6 036 ℳ., für Zinsen 179 917 ℳ., zusammen 298 423 ℳ., so dass ein Netto-Reinertrag von 223 219 ℳ. bleibt. Davon werden bezahlt an Tantièmen 17 636 ℳ., Eisenbahnsteuer 4 616 ℳ., Abschreibung 5 000 ℳ., Dividende von 5 pCt. an die Actionäre 180 000 ℳ.; der Rest von 15 967 ℳ. geht auf neue Rechnung. Der Erneuerungsfonds betrug ult. 1881 233 824 ℳ., der Reservefonds 25 147 ℳ. Der Bau der Verlängerung der Bahn zur

Stadt Aachen und respective die Näherlegung des Bahnhofs Aachen sind soweit gediehen, dass schon in Kurzem der Betrieb eröffnet werden kann. Der Bau der Bahnstrecke Höngen-Jülich ist ebenfalls ganz wesentlich fortgeschritten und kann diese Strecke voraussichtlich im Herbste dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Aus Bayern.

⊙ **Münchener Pferdebahn - Actiengesellschaft.** Die Allerhöchste Concessionirung für die Erbauung der neuen Trambahnlinien durch die neu zu bildende Actiengesellschaft ist unterm 1. d. Mts. erfolgt. Nachdem der Bauunternehmer Ed. Otlet mit Königlicher Genehmigung und nach vertragsmässigem Uebereinkommen mit der Stadtgemeinde München die von ihm auf Grund der Concessionsurkunde vom 28. Mai 1876 und der mit Königlichem Signate vom 3. September 1878 ertheilten Erweiterung dieser Concession errichtete Pferdebahnanlage an eine Actiengesellschaft zu veräussern beabsichtigt, so wird unter der Voraussetzung, dass Unternehmer Otlet auf die bezeichnete und erweiterte Concession zur Herstellung und zum Betriebe einer Pferdebahn in München und bis nach Schwabing verzichtet, der nach Massgabe des vorgelegten Statuts unter der Firma „Münchener Trambahn-Actiengesellschaft München" zu errichtenden Actiengesellschaft die Concession zur Herstellung und zum Betriebe einer Pferdebahn in München und von der Burgfriedensgrenze auf der Schwabinger Landstrasse bis nach Schwabing ertheilt. Die Concession wird vorbehaltlich früherer Erlöschung nach Massgabe der über die Erlöschung persönlicher Concessionen geltenden Rechtsgrundsätze auf die Dauer von 25 Jahren in der Weise ertheilt, dass dieselbe am 1. Juli 1907 erlischt. Die sämmtlichen Bestimmungen der dem Unternehmer Ed. Otlet unterm 28. Mai 1876 ertheilten Concessionsurkunde, sowie der in der Entschliessung des Königlichen Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern vom 12. September 1878 enthaltenen Bedingungen der ertheilten Concessionserweiterung haben für die der genannten Actiengesellschaft ertheilte Concession gleichmässige Gültigkeit und Anwendbarkeit.

Niederländische Centralbahn.

Am 31. Mai d. J. wurde die Generalversammlung von Actionären der Niederländischen Centralbahn in Utrecht abgehalten. Dem zum Vortrage gelangten Geschäftsbericht pro 1881 ist das Folgende zu entnehmen:

Die Bahn, welche von Utrecht über Zwolle nach Kampen führt, hat eine Länge von 102 km. Befördert wurden 381 783 Personen, 1 407 000 kg Gepäck, 4 015 000 kg Expressgüter, 108 044 000 kg Frachtgüter, 313 Equipagen, 4 657 Pferde und 123 490 Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen:

	1881	1880
aus dem Personenverkehr	503 030 fl.	485 647 fl.
„ „ Gepäckverkehr	17 282 „	16 678 „
„ „ Güterverkehr	220 037 „	233 107 „
„ „ Viehverkehr	89 289 „	83 910 „
Extraordinarien	37 575 „	30 995 „
im Ganzen	867 213 fl.	850 337 fl.
pro Kilometer	8,502 „	8,337 „
pro Zugkilometer	1,75 „	1,78 „

Die Betriebskosten betrugen 41,844 pCt. der Einnahmen gegen 41,929 pCt. in 1880.

Es entfallen von den Betriebskosten auf: die Allgemeine Verwaltung 39 570 fl.; die Bahnbewachung, Unterhaltung der Bahn und der Gebäude 74 490 fl.; den Fahrdienst 96 561 fl.; den Maschinendienst und die Unterhaltung des Fahrmaterials 138 559 fl.; den Güterverkehr 13 700 fl.; im Ganzen 362 881 fl. gegen 356 539 fl. in 1880; pro Zugkilometer 0,73 fl. gegen 0,74 fl. im vorigen Jahre.

Die Nettoeinnahmen betrugen 504 332 fl. Hiervon wurden verausgabt: Entschädigung für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 19 643 fl.; Wagenmiethe und Wagenreparaturen 15 936 fl.; Zuschuss zu der Pensions- und Unterstützungscasse 4 509 fl.; Zinsen und Amortisirung 2 638 fl.; im Ganzen 42 726 fl.; bleibt mithin ein Reingewinn von 461 606 fl.; wozu Uebertrag des vorigen Jahres 1 143 fl.; in Summa 462 749 fl.

Von diesem Gewinnsaldo wurden 50 055 fl. verwendet zur Amortisirung von 213 Obligationen à 235 fl. und 324 941 fl. zur Auszahlung mit 7,05 fl. der Coupons 38 und 39 von 46 091 Obligationen.

Die Baurechnung betrug am Ende des Jahres 9 874 590 fl.

Der Wagenpark besteht aus 96 Personenwagen, 20 Gepäckwagen und 153 Güter- und Viehwagen.

Die Locomotiven haben 566 705 km durchlaufen gegen 551 575 in 1880. Die Wagen haben 4 854 747 Wagenkm und 9 709 494 Achskm zurückgelegt, wovon 499 213 resp. 998 426 auf fremden Linien.

Von dem Ueberreste des Reingewinns zum Belaufe von 87 753 fl. wird die Hälfte verwendet zur Tilgung von 438 Schuldscheinen à 100 fl.; die andere Hälfte wird wie folgt vertheilt: Reservefonds 10 pCt. = 4 387 fl.; Actionäre 75 pCt. = 31 757 fl.; Verwaltungsrath 10 pCt. = 4 387 fl.; Beamten der Gesellschaft 5 pCt. = 2 194 fl.; während der übrigbleibende Betrag von 1 150 fl. auf neue Rechnung gestellt wird.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Dem Geschäftsbericht der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Etatsjahr 1881 ist das Folgende zu entnehmen:

Sämmtliche von der Gesellschaft betriebenen Bahnen haben, wie im vorigen Jahre, eine Länge von 354 km, und zwar die eigenen Linien 229,5 km und die gepachteten Linien Helder-Amsterdam und Zütphen-Winterswyk 81 km resp. 43,5 km.

Die Betriebsresultate sind sowohl durch die Ausdehnung des Güterverkehrs, als durch die fortwährende Entwickelung des Personenverkehrs sehr günstige gewesen.

Auf sämmtlichen Linien wurden befördert: 6 565 475 Personen, 6 662 280 kg Gepäck, 27 142 130 kg Expressgüter, 20 349 160 kg Eilgüter, 675 521 440 kg Frachtgüter, 193 867 Stück Vieh und 1 243 Equipagen.

Die Finanzergebnisse sind folgende:

	1881 fl.	1880 fl.
Actien	15 000 000	15 000 000
Anleihen	25 817 000	24 148 500
Amortisirt sind	1 685 000	1 465 140
Noch nicht ausgegeben	10 600	10 600
Gesammtanlagekosten	39 309 868	38 486 262
Die Einnahmen betrugen:		
Amsterdam-Rotterdam . . . fl.	3 080 871	2 910 367
Harlem-Uitgeest . . . „	151 041	145 811
Helden-Zaandam . . . „	404 551	384 532
Zaandam-Amsterdam . . . „	199 626	183 796
Amsterdam-Utrecht . . . „	1 847 072	1 685 194
Zütphen-Winterswyck . . . „	252 697	134 253
	fl. 5 935 858	5 443 953
Aus dem Personenverkehr	3 781 240	3 674 258
„ „ Gepäck- und Güterverkehr	1 824 494	1 485 305
„ „ Viehverkehr	111 490	102 426
Ueberhaupt	5 935 858	5 443 953
Pro Kilometer	16 768	15 378
Pro Zugkilometer	1,96	1,93
Die Betriebsausgaben betrugen:		
Bahndienst	976 947	896 881
Maschinen- und Wagendienst	922 888	879 955
Fahrdienst	947 765	882 229
Allgemeiner Dienst	283 902	273 368
Ueberhaupt	3 131 502	2 932 433
Pro Kilometer	8 846	8 284
Pro Zugkilometer	1,03	1,04
Procent der Einnahmen	52,76	53,86
Der Gesammtüberschuss betrug:		
im Ganzen	2 804 356	2 511 521
pro Kilometer	7 922	7 094
Hiervon wurden verwendet:		
für Zinsen auf Anleihen	1 072 557	1 075 335
„ Amortisation	128 000	115 010
„ Wagenmiethe und Wagenreparatur	47 837	61 020
„ Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken	10 494	7 751
„ Pachtzins für die Linie Zütphen-Winterswyk	73 532	50 482
Antheil des Staates an den Brutto-Einnahmen der Linie Helder-Zaandam	98 490	90 048
Pachtzins für die Strecke Zaandam-Amsterdam	15 570	11 525
Patentrecht	28 129	24 000
Dividende pro Actie	75	73,25

Die Einnahmen auf der Staatsbahn Helder-Amsterdam betrugen: aus dem Personenverkehr 267 086 fl., aus dem Gepäck- und Güterverkehr 83 342 fl., aus dem Viehverkehr 93 734 fl., überhaupt 604 177 fl., und die Ausgaben: Bahndienst 94 516 fl., Maschinen- und Wagendienst 119 838 fl., Fahrdienst 80 035 fl., Allgemeiner Dienst 29 149 fl., Einlage in den Erneuerungsfonds 25 345 fl., Antheil an den Kosten der Bahnhöfe in Amsterdam 44 693 fl., überhaupt 393 566 fl. Der Reinertrag betrug 210 611 fl.

Die Locomotiven haben 3 170 521 km durchlaufen, gegen 2 913 688 in 1880. Von den Wagen wurden 33 708 891 Wagenkilometer und 68 766 018 Achskilometer zurückgelegt, gegen resp. 32 064 490 und 65 605 027 in 1880. Hiervon auf fremden Linien 4 470 328 Wagenkilometer und 9 365 736 Achskilometer. Die Reparatur- und Erneuerungskosten der Locomotiven betrugen in 1881 183 694 fl. und die Reparatur- und Erneuerungskosten der Wagen 166 693 fl.

An Betriebsmitteln waren Ende 1881 vorhanden 110 Locomotiven, 390 Personenwagen und 1 284 Güter- und Viehwagen.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft.

Aus dem in der am 11. Mai d. Js. abgehaltenen Generalversammlung zum Vortrage gelangten Geschäftsbericht geht hervor:

a) Zütphen-Winterswyk, in Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

Befördert wurden: 97 128 Personen, 191 940 kg Gepäck, 514 623 kg Expressgüter, 558 220 kg Eilgüter, 269 564 740 kg Frachtgüter, 14 Pferde und 6 130 Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 48 825 fl., aus dem Gepäckverkehr 1 661 fl., aus dem Güterverkehr 183 477 fl., aus dem Viehverkehr 4 680 fl., Extraordinarien 14 054 fl., Ueberschuss 252 697 fl. = 5 801,65 fl. pro Kilometer und 15,89 fl. pro Tag und pro Kilometer.

b) Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt, in Betrieb der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft.

Auf diesen Linien wurde vereinnahmt: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 95 289 ℳ, aus dem Güterverkehr 419 473 ℳ, aus dem Viehverkehr 1 255 ℳ, Extraordinarien 4 901 ℳ, in Summa 520 918 ℳ.

Das Gesellschaftscapital beträgt 2 100 000 fl., vertheilt in 8 400 Actien à 250 fl.

In Folge der von der Generalversammlung ertheilten Ermächtigung ist die Anleihe vom 15. Juli 1876 in Höhe von 500 000 fl. am 31. December 1881 gänzlich amortisirt.

Von der Obligationenanleihe vom 30. Mai 1879, in Höhe von 4 000 000 fl., wovon 3 000 000 fl. emittirt, wurden am 15. December 1881 fünf Obligationen à 1 000 fl. ausgeloost.

Die Baurechnung beträgt 5 697 675 fl.

An Pachtzins wurde empfangen 298 456 fl.

Zur Zahlung von Zinsen und zur Tilgung von Obligationen wurde eine Summe von 162 275 fl. verwendet.

Der Gewinnsaldo beträgt 173 987 fl. Hiervon wird an die Actionäre eine Dividende von 4½ pCt. gewährt. Der Ueberrest wird auf der Rechnung von 1882 übertragen zur Zurückzahlung der durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft zu viel gezahlten Pachtzinsen, da die von dieser Gesellschaft zu zahlende Pacht noch berechnet ist im Verhältniss der Veranschlagung der Anlagekosten und deshalb nach Abschluss der Baurechnung die bedeutende Differenz zwischen der veranschlagten Summe und den wirklichen Ausgaben an die Pächterin zu restituiren ist.

Der Bestand des Reservefonds ist 7 862 fl.

Die Eisenbahngesellschaft Haarlem-Zandvoort.

Die 9,054 km lange Bahn wurde am 3. Juni 1881 dem Betriebe übergeben.

Befördert wurden: 250 916 Personen, 115 360 kg Gepäck, 300 425 kg Expressgüter, 40 750 kg Eilgüter und 4 265 540 kg Frachtgüter.

Es wurden vereinnahmt: aus dem Personenverkehr 66 173 fl., aus dem Güterverkehr 8 306 fl., an Zinsen 2 519 fl., an Extraordinarien 5 068 fl., überhaupt 82 066 fl.

Die Ausgaben betrugen:

Allgemeine Verwaltung	15 166 fl.
Unterhaltung der Bahn nebst Anlagen	1 982 „
Bahnbewachung	319 „
Unterhaltung der Maschinen und Wagen	945 „
Tractionsdienst	6 932 „
Betriebsdienst	17 994 „
Summa	43 338 fl.

Bleibt mithin ein Reingewinn von 38 728 fl. Nach Abzug einer Summe von 2 917 fl. für den Erneuerungsfonds wurde eine Summe von 32 917 fl. verwendet zur Gewährung einer Dividende von 5 pCt. an die Actionäre. Von dem Ueberreste erhalten: Commissare 10 pCt., Direction 5 pCt., Reservefonds 5 pCt. und werden 10 pCt. zur Verfügung der Commissare gestellt. Von dem dann noch bleibenden Betrag empfangen Actionäre 1 800 fl., Erbauer 1 800 fl. und wird 468 fl. auf neue Rechnung übertragen.

Das Actiencapital beträgt 600 000 fl.

Für den Bau und die Ausrüstung der Bahn wurde eine Summe von 584 817 fl. verausgabt.

Vorhanden sind 3 Locomotiven, 15 Personenwagen, 3 Gepäckwagen und 6 Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 5 000 kg. In 1882 werden noch beschafft 1 Locomotive, 2 Gepäck- und 2 Güterwagen.

Ausser dem Rangirdienst wurden von den Locomotiven 33 303 kg zurückgelegt. Durchschnittlich haben täglich 18 Züge die Bahn befahren.

Französische Correspondenz.

In dem vorigen Berichte konnten wir auf Grund der offiziellen Nachweise eine sehr günstige Lage der Französischen Eisenbahnen constatiren und dies auch an den Geschäftsresultaten der Orléansbahn pro 1881 im Speciellen nachweisen. Heute liegen die Geschäftsübersichten einiger weiterer Gesellschaften vor, welche im Allgemeinen dasselbe Bild zeigen.

Der Bericht des Verwaltungsrathes pro 1881, welcher in der Generalversammlung der Actionäre der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verlesen wurde, ergiebt Folgendes: Während der ganzen verflossenen Jahresperiode sind in allen Theilen des weitläufigen Netzes der Gesellschaft zahlreiche Neu- und Ergänzungsbauten zur Ausführung gekommen. Auf den weiteren Ausbau der bereits bestehenden Strecken sind, soweit das alte Netz der Gesellschaft in Betracht kommt, im Ganzen 19 671 000 Frcs. zur Verausgabung gelangt; 5 688 000 Frcs. hiervon sind jedoch auf Rechnung des Staates ausgegeben worden, so dass nur 13 983 000 Francs auf die Rechnung der Gesellschaft kommen. Auf das neue Netz dagegen entfielen 1 639 000 resp. 1 221 000 Frcs. Die Länge der im Jahre 1881 dem Betriebe übergebenen neuen Linien ist eine nur sehr geringe (85 km) gewesen; zugleich sind jedoch in grösserem Massstabe Vorarbeiten zu weiteren Neubauten gemacht worden. Insgesammt sind 49 198 000 Frcs. für Neubauten und Vorarbeiten ausgegeben worden. Die Ausgaben für rollendes Material und sonstige Betriebsausrüstung beliefen sich auf 24 928 000 Frcs., von denen 267 000 Frcs. auf die Algierischen Strecken und 100 000 Frcs. auf die Ringbahn entfallen. Das nominelle Anlagecapital der Gesellschaft betrug am 31. December vorigen Jahres 3 600 204 000 Frcs., wovon 3 562 170 000 Frcs. thatsächlich ausgegeben waren, so dass sich noch 38 034 000 Frcs. in den Händen der Gesellschaft befanden.

Was nun die Betriebsergebnisse betrifft, so zeigen sich folgende Resultate: Auf dem alten Netze, dessen Länge 4 458 km betrug, wurde eingenommen aus dem Eilgutverkehr 130 407 000 Frcs., aus dem Frachtgutverkehr 204 920 000 Fr., im Uebrigen 3 176 000 Francs, zusammen 338 503 000 Frcs. Zieht man davon ab die Steuer auf den Eilgutverkehr etc. mit 23 852 000 Frcs., so ergiebt sich eine Bruttoeinnahme von 314 651 000 Frcs. Die Ausgaben bezifferten sich auf 119 510 000 Frcs, der Reingewinn auf 195 141 000 Francs. Verglichen mit den Betriebsresultaten pro 1880 ergiebt sich eine gesammte Vermehrung der Einnahmen um 14 067 000 Francs, desgleichen der Ausgaben um 7 330 000 Frcs., somit des Reingewinnes um 6 737 000 Frcs.

Zieht man dagegen die kilometrischen Einnahmen in Betracht, so zeigt sich ein, wenn auch nur sehr geringfügiger Rückgang, indem mit Rücksicht auf die 280 km neu hinzugekommener Strecken die Zunahme an Reingewinn von 1881 gegen 1880 etwa 20 000 000 Frcs. hätte betragen müssen. Auch die kilometrische Betriebsausgabe hat eine gewisse Zunahme gefunden, indem dieselbe im Jahre 1880 nur 37,32 pCt., 1881 aber 37,98 pCt. der Einnahme betragen hat. Dies wird seitens der Gesellschaft jedoch lediglich einigen Massregeln zugeschrieben, welche im Laufe des letzten Jahres zu Gunsten des Betriebspersonals vorgenommen worden sind, indem die Pensionsbezüge einer ganzen Classe der Gesellschaftsbeamten um ⅓ erhöht und für alle Beamten mit weniger als 1 800 Frcs. Einkommen Gehaltserhöhungen eingeführt wurden. Die eigentlichen Betriebsausgaben dagegen haben sich vermindert, indem die Kosten eines Zugkilometers sich pro 1881 von 2,68 Frcs. auf 2,65 Frcs. ermässigt haben. Die Ausgaben für Entschädigungen etc. haben sich von 700 000 Francs bis auf 2 700 000 Frcs. erhoben.*) Die Unterhaltung und Erneuerung der Schienenwege hat 1881 nur 8 701 000 Frcs. erfordert, gegen 8 751 000 Frcs. pro 1880. Die Vermehrung der Einnahmen hat sich, wie im vergangenen Jahre, mit Ausnahme des Frachtgutverkehrs für Wagen, Pferde etc., ziemlich gleichmässig auf alle Zweige des Verkehrs vertheilt. Im Personenverkehr haben sämmtliche Classen gewonnen, wenn auch die letzte (III.) Classe am meisten. Von 1 000 Passagieren reisten 1880 nur 776 in der III. Classe, 1881 dagegen deren 783. Die durchschnittliche Einnahme pro Passagier musste sich in Folge dessen etwas ermässigen; sie betrug pro 1880 noch 2,87 Frct. und fiel 1881 auf 2,84 Frcs. Zieht man die einzelnen Classen für sich in Betracht, so zeigt sich, dass die Durchschnittseinnahme für den Passagier II. und III. Classe dieselbe geblieben ist, während sie für denjenigen der I. Classe von 13,90 Frcs. auf 13,74 Frcs. heruntergegangen ist. Der Güterverkehr hat um 560 000 t zugenommen, namentlich erstreckt sich diese Zunahme auf den Transport von Steinen, Ziegeln, Kalk, Erzen, Hölzern und Wein; die Transporte von Cerealien und Oelen sind die einzigen, welche gegen 1880 abgenommen haben.

2. Das neue Netz. Dasselbe zeigt weniger günstige Erfolge. Die Betriebslänge ist dieselbe wie 1880 gewesen und hat 1 543 km betragen. Die Bruttoeinnahmen betrugen 23 622 000 Frcs., die Ausgaben 16 967 000 Frcs. Es ergab sich somit ein Reingewinn von 6 655 000 Frcs. Im Jahre 1880 betrug derselbe 7 610 000 Francs, war also um 955 000 Frcs. grösser. Dieser Rückgang ist einer entsprechenden Verminderung der Transporte zuzuschreiben; eine Verminderung, welche sich hauptsächlich auf den Frachtverkehr erstreckte, dessen Ergebnisse um volle 9 pCt. abgenommen haben.

*) Wahrscheinlich eine Folge der wiederholten starken Unfälle der Gesellschaft; vergl. den Pariser Bericht dieser Zeitung vom 21. September 1881, S. 1066.

Sonderbarer Weise zeigt sich hier die Erscheinung, dass die Zahl der Reisenden I. und II. Classe gegenüber derjenigen III. Classe zugenommen hat. Auch das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen ist mit dem Jahre 1881 ein ungünstigeres geworden; denn 1880 betrugen die Ausgaben 61,21 pCt., 1881 dagegen 71,83 pCt. von den Einnahmen. Man darf hierbei jedoch nicht vergessen, dass die Linien dieses neuen Netzes unter sehr schwierigen Umständen betrieben werden, von vornberein eine besondere Prosperität nicht erwarten liessen und auch auf die ganze Geschäftslage der Gesellschaft von keinem Einflusse sind.

3. Das Algierische Netz. Von diesem gilt im Allgemeinen dasselbe, was über die vorher behandelten Strecken angeführt wurde. Auch hier zeigte sich pro 1881 eine Verminderung des Reingewinnes; 1880 betrug derselbe 2 901 000 Frcs., 1881 nur 2 804 000 Frcs., also um 97 000 Frcs. weniger; doch liegt diese Abnahme des Reingewinnes hier vielmehr an der beträchtlichen Zunahme der Betriebsausgaben um 159 000 Frcs., und letztere wurde herbeigeführt durch die unsicheren Verhältnisse Algeriens, den aussergewöhnlich heissen Sommer, die grossen Ueberschwemmungen etc. Diese Linien sind übrigens, gleich der Strecke Rhône-Mont Cenis, vom Staate garantirt und berühren somit die Geschäftslage der Gesellschaft in geringerem Masse.

Für das alte und neue Netz zusammen ergiebt sich somit eine Reineinnahme von 195 524 000 Frcs. Davon müssen an Zinsen bezahlt werden für das alte Netz 103 126 000 Frcs., für das neue Netz 28 712 000 Frcs., zusammen 131 838 000 Frcs., es verbleiben somit 63 686 000 Frcs., wozu noch ein Restbetrag pro 1880 von 1 104 000 Frcs. kommt. Die zur Vertheilung disponible Summe betrug somit 64 790 000 Frcs.

Die Generalversammlung beschloss auf den Antrag des Verwaltungsrathes: 3 000 000 Frcs. dieser Summe zum extraordinären Reservefonds zu schreiben, 1 790 000 Frcs. dem Verwaltungsjahr pro 1882 gutzuschreiben und den Rest von 60 000 000 Frcs. als Dividende zu vertheilen, so dass also von letzterer 75 Frcs pro Actie entfallen.

Endlich wurde ein Vertrag genehmigt, auf Grund dessen die Gesellschaft den Betrieb der Strecken, welche der Compagnie des Dombes et du Sud-Est gehören, auf eigene Rechnung pachtweise übernimmt.

Während somit die Geschäftslage der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn eine normale und allen Anforderungen an eine gesicherte Capitalsanlage entsprechende ist, hat der ebenfalls vor Kurzem erschienene und in der „Revue des Chemins de fer" auszugsweise mitgetheilte Bericht des Verwaltungsrathes der Nordbahn über das Betriebsjahr 1881 so ausgezeichnete Resultate constatirt, dass die Prosperität der Gesellschaft niemals grösser und gesicherter erschien.

Im Jahre 1881 haben sich die Ausgaben um 59 699 362 Frcs. vermehrt; sie beliefen sich bis zum 1. Januar 1882 auf 1 155 144 000 Francs; die bis zu demselben Tage erzielten Einnahmen erreichten eine Höhe von 1 175 954 000 Frcs., so dass also ein Reingewinn von 20 809 000 Frcs. erzielt wurde.

Die von der Gesellschaft 1881 ausgegebenen Obligationen sind im Betrage von 58 904 751 Frcs. zum mittleren Preise von 391 Frcs. 36 Centimes placirt worden; ihre Zahl belief sich auf 150 432. Der pro 1880 für Ergänzungsarbeiten und Vermehrung des Betriebsmaterials nachgesuchte Credit von 40 Millionen ist verbraucht worden, und der Verwaltungsrath hat einen neuen Credit von 40 Millionen zu demselben Zwecke für das Betriebsjahr 1882 in Antrag gebracht. Mehrere andere Credite sind gleichfalls nachgesucht worden, nämlich: 7,5 Millionen für die Eisenbahn von Abbeville nach Le Tréport; 11 Millionen für die Ourcqthalbahn und 4,5 Millionen für die an die Anzin-Calais-, die Picardie- und die Flandrischen Eisenbahngesellschaften zu leistenden Vorschüsse. Die Totallänge des im Betriebe befindlichen Eisenbahnnetzes beträgt 2 939 km, und mit Hinzurechnung der Belgischen Linien mit 169 km ist die Gesammtlänge 3 109 km. Im Jahre 1881 waren demnach 239 km mehr im Betriebe als 1880.

Die gesammten Betriebseinnahmen haben 1881 eine Höhe von 165 Millionen erreicht, d. h. also 8,5 Millionen mehr als 1880. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 85 Millionen, d. h. also 7,5 Millionen mehr als 1880.

Die Vermehrung der Ausgaben im Jahre 1881 übersteigt allerdings beträchtlich den Zuwachs, welcher der oben angeführten vermehrten Einnahme eigentlich entsprechen würde; die Ursache hiervon ist in den bedeutenden Opfern zu suchen, welche die Gesellschaft zu Gunsten einer comfortableren Passagierbeförderung gebracht hat.

Zahlreiche neue Züge sind zur Bequemlichkeit der Reisenden eingelegt, ein directer Durchgangsverkehr zwischen London und Basel ist organisirt und neue Stationen sind in der Richtung nach Paris geschaffen worden. Ausgaben von solcher Ausdehnung können sich aber nicht gleich im ersten Jahre wieder bezahlt machen. Die Zahl der von den neu eingelegten Zügen zurückgelegten Kilometer betrug nicht weniger als 1 000 000. Das Gesammtresultat des Betriebes der Theilstrecken Lille-Valenciennes, Lille-Bethune-Nordest, welches 1880 ein beträchtliches Deficit ergab, verursachte auch für 1881 noch ein solches im Betrage von 2 879 231 Frcs., also ein noch um 91 700 Frcs. grösseres Minus, als im Jahre 1880.

Die Belgischen Linien hingegen warfen einen Gewinn von 2 693 440 Frcs. ab. Der Reinertrag des Geschäftsjahres 1881 belief sich auf 33 287 582 Frcs., von dieser Summe hat der Verwaltungsrath vorgeschlagen eine Dividende von 61 Frcs. pro Actie (welche sich also mit Hinzurechnung der 16 Frcs. Interessen auf 77 Frcs. pro ganze Actie belaufen würde) zu vertheilen und den Ueberschuss von 1 262 582 Frcs. dem Reservefonds zu überweisen.

Folgende drei Verträge kamen in der ebenfalls im April abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre noch zur Abstimmung und Annahme:

1. Der Vertrag zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Nordbahngesellschaft, betreffend den provisorischen Betrieb der Eisenbahnlinie von Armentières nach der Belgischen Grenze in der Richtung auf Ostende.

2. Der mit der falliten Eisenbahngesellschaft von Le Tréport, zwecks der Cession der Eisenbahn von Albancourt nach Le Tréport an die Nordbahngesellschaft, geschlossene Vertrag.

3. Der mit der ebenfalls falliten Eisenbahngesellschaft von Frévent nach Gamaches, betreffs der Cession der Eisenbahn von Doullens nach Gamaches an die Nordbahngesellschaft, geschlossene Vertrag.

Die Versammlung genehmigte definitiv die Rechnungslegung pro 1880, und ertheilte für diejenige des Geschäftsjahres 1881 Decharge; sie genehmigte ebenso die drei vorgenannten Verträge, sowie die Eröffnung der von dem Verwaltungsrathe beantragten Credite, und setzte endlich die Dividende pro 1881 auf 77 Frcs. pro Actie fest.

Auch der Geschäftsbericht der Ostbahn constatirt, dass pro 1881 gute Resultate erzielt worden sind. Die Gesellschaft ist wiederum wie im vorhergegangenen Jahre in der Lage, auf die Staatshülfe verzichten zu können; sie hat der Staatskasse sogar wiederum einen Ueberschuss im Betrage von 4 Millionen Francs zurückzahlen können.

Die während des letzten Jahres ausgeführten Arbeiten beziehen sich fast ausschliesslich auf die 1873 und 1875 concessionirten Eisenbahn-Linien.

Die Gesammt-Ausgaben haben 17 Millionen nicht überschritten; dieselben sind durch den Verkauf von 71 640 Obligationen, welche eine Summe von 27 439 095 Frcs. ergeben haben, gedeckt worden; der Verkaufspreis ist von 379 Frcs. und 2 Centimes im Jahre 1880 auf 383 Frcs. und 1 Centime im Jahre 1881 gestiegen.

Die Länge der von der Gesellschaft betriebenen Linien betrug 3 457 km, von denen indessen nur 2 587 zu den direct concessionirten gehörten. Im Jahre 1881 sind 47 km neue Bahnlinien eröffnet worden. Die Betriebseinnahmen des Jahres 1881 haben diejenigen des Jahres 1880, welche letztere schon 15 Millionen mehr gegen das Jahr 1879 aufzuweisen hatten, noch um 4 226 342 Francs übertroffen.

Die Verkehrszunahme in den letzten zwei Jahren wird demnach durch eine vermehrte Einnahme von mehr als 20 Millionen repräsentirt. Der Reinertrag der älteren Linien betrug 42 494 003 Frcs., worin der von den Elsass-Lothringischen Eisenbahnen kommende Jahresbetrag mit einbegriffen ist; dieser Ertrag hat das für 1881 reservirte Einkommen um 11 664 514 Frcs. überstiegen und hat den neuen Linien zugewiesen werden müssen.

Der Ertrag der neuen Linien betrug, mit Einschluss der überwiesenen Summe der älteren Linien und des Jahresbetrages der Elsass-Lothringischen Bahnen, 41 874 198 Frcs. Diese Summe hat den Garantiebetrag um 3 931 351 Frcs. überstiegen, welche darauf dem Staate für seine Vorschüsse zurückgezahlt worden sind. Der Bericht giebt sehr interessante Details betreffs des directen und indirecten Gewinnes, welchen der Staat aus dem Betriebe der der Gesellschaft gehörenden Linien zieht, er zeigt, dass dieser Gewinn die bedeutende Summe von 48 060 197 Frcs. repräsentirt, was mehr als $2^1/_2$ mal die von den Actionären erhaltene Dividende ausmacht.

Die Generalversammlung fixirt, dem Vorschlage des Verwaltungsraths entsprechend, die Vertheilung der Dividende mit 33 Frcs. pro Actie, wodurch das nach Abzug der Reserveabschreibung verbleibende Saldo mit Ausnahme einer in der Casse der Jahresbeträge verbleibenden Summe von 1 174 171 Frcs. absorbirt wird. Auch votirte die Versammlung noch die folgenden Verträge:

1. Den Vertrag zum provisorischen Betriebe der Linien von Lérouville nach Sédan, von Gondrecourt nach Neufchâteau, von Mirecourt nach Chalindrey, von Andilly nach Langres, von Vouziers nach Apremont, von Arches nach Laveline, von Laveline nach Saint-Dié mit Abzweigung nach Granges und Fraize und von Granges nach Gérardmer.

2. Den Vertrag über den provisorischen Betrieb der Linien von Baccarat nach Badonvillier, von Toul nach Colombey und von Colombey nach Favières.

3. Den Vertrag betreffs des Rückkaufs der Secundärbahn von Remiremont nach Cornimont.

4. Den Vertrag, der die zwischen der Ost-, Nord-, Orléans-, West- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bezüglich des gemeinschaftlichen Betriebes der Pariser Ringbahn getroffenen Vereinbarungen regelt.

Amerikanische Correspondenz.

Canalbau. Der den Erie- mit dem Ontariosee verbindende Wellandcanal ist neuerlich so weit vergrössert, dass am 22. April der Dampfer „Gault" von 233 Fuss Länge und 33 Fuss Breite mit Tragkraft für 42 000 Bushel Mais bei 13′ 6″ Tiefgang passiren konnte. Dies Schiff, wiewohl nach heutigem Begriff keins der grössten, ist doch das Muster der noch meistens auf den Seen gebräuchlichen und jedenfalls erheblich grösser, als die bisher in dem alten Canal verwendbaren Fahrzeuge. Die Verbesserung des Canals wird dessen Concurrenz gegen die Eisenbahnlinien und den Eriecanal verschärfen, besonders wenn auch die Fahrstrasse im St. Lorenzstrom so weit verbessert wird, um ähnlichen Fahrzeugen, welche bisher in kleinere überladen müssen, zu gestatten, direct bis Montreal durchzufahren. Dann dürfte ein grosser Theil des Getreide-Exportverkehrs aus dem Westen über letzteren Platz, statt über Newyork gehen.

Billet-Verkaufsstellen. Die General-Passagieragenten der 4 Trunkbahnen (Newyork Central, Erie, Pennsylvania und Baltimore und Ohio Bahnen) haben ein gemeinsames Circular erlassen, wonach sie allen bisherigen nicht-bahnamtlichen Billetverkäufern (Scalpers) in Newyork die früher gegebene Berechtigung zum Verkauf von Passagierbillets aller Art vom 1. Mai ab entziehen.

Palast-Viehwagen. Die „Chicago Tribune" beschreibt die kürzlich für die „Newyork Vieh-Express-Co." gebauten Viehwagen wie folgt: Diese Wagen sind, bei 40′ Länge, 9′ Breite und 8′ Höhe, durchweg von solidestem Material, im Innern von Eisen bzw. bestem gelben Georgia Fichtenholz hergestellt; Federn, Räder und Achsen etc. sind dieselben wie an Personenwagen, sie sind sämmtlich mit der bewährten Tallmann'schen automatischen Bremse versehen. Jeder Wagen gewährt Raum für 16 Stück Rindvieh. Solide und bewegliche Balken trennen die Thiere von einander und lehnen sich an Federn an, welche den Thieren gestatten, ohne Gefahr der Beschädigung gegen die Theilbalken zu drücken. Einladung kann von beiden Kopfenden aus geschehen. Im Wagen stehen die Thiere in Gruppen von je 8, je zur Hälfte nach der einen und anderen Aussenseite des Wagens. Jedes Thier hat einen Stand von 2′ 2″ Breite. An den inneren Seiten der Wagen befinden sich Wassertröge, welche aus einem unter dem Fussboden angebrachten Wasserbehälter gespeist werden, der wiederum seinen Wasserbedarf aus den gewöhnlichen Wasserkrahnen der Bahn entnehmen kann. Durch schwebende Seitenthüren wird das Füttern ohne Entladung erleichtert.

Vertragsbrüche. Die Redlichkeit der Eisenbahnverwaltungen im geschäftlichen Verkehr untereinander wird in ein sehr übles Licht gestellt durch neuerlich constatirte perfide Verletzungen des erst kürzlich zwischen den Trunk Bahnen geschlossenen Concurrenzvertrages, betreffend den westöstlichen Verkehr. Vor einiger Zeit hatte nämlich die Wabash Bahn Anklage gegen die Indianopolis und St. Louis Bahn erhoben, weil diese von den zu gemeinsamer Theilung bestimmten Durchgangssendungen nur einen Theil an den Verbandscommissar Fink habe rapportiren lassen. Bei der durch Letzteren angestellten Untersuchung fand sich die Anklage zwar begründet, gleichzeitig stellte sich aber heraus, dass die anklagende Bahn genau dasselbe Manöver, aber in viel grösserem Massstabe gemacht habe, denn sie hatte 3 000 t, die angeklagte Bahn nur 600 t unrapportirt gelassen! „Es sind dies", so schreibt die „Railr. Gazette" hierüber, „die scandalösesten aller scandalösen Nichtsnutzigkeiten, welche je in den Verkehrsdepartements der Bahnen gespielt haben."

Einschränkung der Gepäck-Lagerfreiheit. Alle in Chicago mündenden Bahnen haben die bisherige unbeschränkte freie Lagerung von Gepäck, die vielfach gemissbraucht wurde und nicht weiter durchführbar erschien, gemeinsam aufgehoben und die Lagerfrist auf 24 Stunden beschränkt, nach deren Verlauf ein Lagergeld von 25 Cts. (1 ℳ) pro Stück für den ersten Tag und 10 bis 25 Cts. für jeden folgenden Tag gezahlt werden muss.

(Railr. Gazette.)

Die Zunahme des Nordamerikanischen Eisenbahnnetzes wird recht illustrirt durch eine Notiz der „Railroad Gazette", wonach innerhalb der letzten 6 Monate des Jahres 1881 die Namen von ungefähr 2 000 neuen Stationen dem Stationsverzeichnisse des „Official Railway Guide" hinzugefügt worden sind. Es ist zwar nicht wahrscheinlich, dass alle diese Stationen erst innerhalb jenes Zeitraumes eröffnet worden sind, immerhin muss dies mit der Mehrzahl der Fall gewesen sein.

Zunehmende Schwere der Güterwagen auf den Eisenbahnlinien Nordamerikas.

Erst seit wenigen Jahren ist es den Eisenbahnen Nordamerikas erlaubt, ihre Güterwagen mit mehr als 10 t zu belasten. Heute werden indess nur wenige achträdrige Wagen gebaut, welche weniger als 20 t zu laden bestimmt sind; Zwanzig-Tonnenwagen laufen jetzt ebenso sicher wie Zehn-Tonnenwagen und die Eisenbahnen finden einen Vortheil darin, ihre Güter mit Wagen zu transportiren, welche die grösstmöglichste Tragfähigkeit resp. Belastungsfähigkeit besitzen. Der Güterverkehr hat übrigens auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen während der letzten 5 Jahre so ausserordentlich zugenommen, dass, wenn man diese Lasten auf Zehn-Tonnenwagen hätte transportiren wollen, die Kosten für motorische Kraft, Beamte, Unterhaltung der grösseren Wagenzahl enorm gewesen. Die Schienenwege, der Unterbau und die Brücken werden jetzt solider hergestellt, als in früheren Jahren; zu gleicher Zeit werden auch die Locomotiven von so grosser Stärke und Leistungsfähigkeit gemacht und arbeiten in dieser Gestalt so erfolgreich und zufriedenstellend, dass man allgemein an die Einführung derartiger schwerer Locomotiven denkt. Wenn also diese schweren Locomotiven dem Unterbau und den Brücken keinen Schaden thun, so scheint kein Grund vorhanden zu sein, warum die Belastung der Güterwagen nicht vermehrt werden könnte. Hierbei sind eine Reihe von Vortheilen zu gewinnen, so dass alle Einwendungen dagegen wenig zu bedeuten haben. Der Nordamerikanische Wagenbau strebt daher in neuester Zeit dahin, sogar die Dreissig-Tonnenwagen zur allgemeinen Einführung zu bringen. In einer der letzten Versammlungen, welche die „Vereinigung der Eisenbahn-Wagenbauer" (Master Car Builders-Association) abgehalten, wurde beschlossen, die Frage durch eine besondere Commission behandeln und den Eisenbahngesellschaften die Vortheile darstellen zu lassen, welche sich aus der Anwendung grösserer Wagen ergaben. Diese Commission hat mit Hülfe von Eisenbahnbeamten ihre Arbeit erledigt und soeben ein Circular versandt, in welchem auf sehr instructive Weise diese beregten Vortheile klar gemacht werden. Es wurde demselben nämlich die folgende Tabelle beigegeben, aus welcher sich alle Vortheile leicht ergeben. Die Tabelle geht von der Anzahl der zum Transport von 1 000 t Frachtgut nöthigen Zehn-, Zwanzig- und Dreissig-Tonnenwagen aus und detaillirt alsdann im Speciellen die Zahl der für jede Transportweise erforderlichen Constructionstheile etc.

Tonnenzahl	Beladungsfähigkeit eines Wagens	Zahl der Wagen	Gewicht der Wagen	Kosten der 1 000 t transportirenden Wagen	Länge des Zuges	Gewicht der Drehgestelle	Zahl der Räder	Zahl der Achsbüchsen	Zahl der Achsbüchsen	Zahl der Achsbüchsen-Träger	Zahl der Zugfedern	Zahl der Zugstangen	Zahl der Zugbalken	Zahl der Bremsbalken	Zahl der Bremsköpfe, Schuhe u. Räder	Zahl der Bremswellen, Hebel etc.
	t		t	D.	Fuss	t										
1 000	10	100	1 000	57 000	3 100	450	800	400	800	800	600	200	400	200	900	500
1 000	20	50	550	30 000	1 550	250	400	200	400	400	300	100	200	100	450	250
1 000	30	34	412	21 450	1 440	175	272	136	272	272	204	68	136	68	306	170

Folgendes sind somit die am meisten in die Augen springenden Vortheile, die aus dem Transport einer gegebenen Tonnenanzahl in Dreissig-Tonnenwagen gegenüber den kleineren Wagen resultiren: Geringere Kosten der Wagen, geringere Reparaturkosten, geringeres todtes Gewicht, geringere Anzahl von nöthigen Wagenzetteln, kürzere Züge, weniger Kuppelungen und Auskuppelungen der Wagen und geringere Beschädigung der Zugstangen etc., eine geringere Anzahl von Bremsen, kleinere Anzahl von zu schmierenden Achsbüchsen, eine geringere Anzahl zu inspicirender Räder, weniger Eisenbahnbeamten etc.

Haftpflicht.

v. O. **Ein Postschaffner, welcher den Bahnzug begleitet, ist verpflichtet, unablässig bei den ihm anvertrauten Postgütern zu verweilen** (Instr. v. 1. August 1877). Sein Verweilen in dem Gepäckwagen während der Ausführung von Rangirbewegungen enthält daher kein Verschulden seinerseits (im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes). — Der Kläger hatte als Postschaffner den am 4. November 1878 gegen 8 Uhr Abends auf dem Bahnhofe angekommenen Eisenbahnzug in einem (von der Postverwaltung bei der Königl. Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung entliehenen) Güterwagen begleitet. Dieser Wagen wurde an den Längeseiten durch Thüren geschlossen, welche in Rollen gingen und nur aussenseitig mit Handgriffen versehen waren. An demselben befanden sich keine Signalvorrichtungen, wie sie bei den der Reichspostverwaltung zugehörigen Bahnwagen zu dem Zwecke vorhanden sind, dem Bahnpersonale die Anwesenheit der während

des Zugrangirens im Wagen beschäftigten Postbeamten kenntlich zu machen. In dem nämlichen Wagen sollte der Kläger den um 8 Uhr 35 Minuten nach L. abgehenden Zug weiter begleiten. Das Rangiren des letzteren war noch nicht beendet, als der Kläger in den Güterwagen wieder einstieg, welchen er nach der Ankunft in R. für einige Zeit verlassen hatte. Zu dem Abgange fertig gestellt waren erst zehn festgebremste Wagen. Der Güterwagen stand auf demselben Geleise, zwei Wagenlängen entfernt, zusammengekoppelt mit einem zweiten Güterwagen. Der Kläger wollte nach dem Einsteigen die geöffnete Thür wieder zuschieben und hatte dazu die Thür mit der linken Hand umfasst. In diesem Augenblicke trafen zwei, durch die Rangirmaschine abgestossene Wagen mit solcher Gewalt auf die beiden vereinzelt stehenden Wagen, dass diese an den fertigen Zugtheil anliefen, von dort aber eine halbe Wagenlänge weit zurückprallten. Hierbei schnellte die vom Kläger angefasste Thür zu und seine Hand wurde gequetscht. Die ihm damit zugefügte Körperverletzung behindert ihn dauernd an den bisherigen Dienstleistungen. Er vermag lediglich noch leichteren und minder einträglichen Postdienst zu verrichten. — Die Schadensersatzklage, welche er deshalb auf Grund von § 3 No. 2 des Reichsges. vom 7. Juni 1871 wider den Königl. Sächsischen Staatsfiscus erhoben hat, ist durch Urtheil des Landgerichts zu Dresden vom 5. Mai 1881 abgewiesen. Das Landgericht nahm an, dass der Kläger den ihm widerfahrenen Unfall selbst verschuldet habe. Auf seine Berufung ist die erstinstanzliche Entscheidung durch Urtheil des Ob.-Landgerichts zu Dresden aufgehoben und der Beklagte zur Anerkennung der Pflicht, dem Kläger wegen der ihm in Folge der fraglichen Verletzung durch Minderung seiner Erwerbsfähigkeit entstehenden Vermögensnachtheile sowie wegen der nothwendigen Heilungskosten Ersatz zu leisten, ferner zur Bezahlung einer Monatsrente vom Tage des Unglücksfalles ab verurtheilt worden. — Das Berufungsurtheil stellt ausser dem oben bemerkten Sachverhalte noch folgende Thatsachen fest: „Die Dienstanweisung der Postschaffner im Begleitungsdienste bei Bahnposten vom 1. August 1877 verpflichtet die Schaffner für Beschädigungen und Abhandenkommen von Poststücken aufzukommen, auch ununterbrochen, dringendste Fälle ausgenommen, im Bahnpostwagen sich aufzuhalten. Der Anstoss der beiden Postgüterwagen erfolgte in aussergewöhnlich und ungehörig scharfer Weise. — In den Urtheilsgründen wird ausgeführt: „Durch eigenes Verschulden sei der fragliche Unfall nicht herbeigeführt. Allerdings hat Kläger bei dem Wiedereinsteigen in den Güterwagen sehen müssen, dass das Rangiren des Zuges noch nicht beendet war. Er sei jedoch zu dem Einsteigen in den noch nicht einrangirten Wagen befugt, durch jene Dienstanweisung sogar verpflichtet gewesen. Auch könne es ihm nicht als Verschuldung angerechnet werden, dass er es unterlassen, von seinem Wiedereinsteigen den das Rangiren leitenden Schirrmeister zu benachrichtigen. Denn letzterer habe bei den Rangirbewegungen auf den Bahnpostwagen nicht Rücksicht nehmen können, und, da der Kläger nicht in der Lage gewesen sei, sich durch Signale gegen die aus dem Rangiren entstehenden Gefahren zu sichern, Rücksicht nehmen müssen. Kein schuldhaftes Verhalten liege endlich darin, dass Kläger die Thür des Güterwagens behufs der Wiederverschliessung mit der Hand erfasste. Eine ungewöhnliche Stärke des Anstosses anderer Wagen, insbesondere eine Stärke, welche das Zuschnellen der Thür bewirkte, brauchte er nicht in Betracht zu ziehen. — Erkenntnissgründe: „Das angegriffene Urtheil beruht im Wesentlichen auf thatsächlichen Feststellungen, zu denen es ohne Rechtsirrthum gelangt ist. Auch die der Entscheidung der Sache zu Grunde gelegten reichsgesetzlichen Rechtsnormen sind überall richtig angewandt; namentlich konnte die Einrede, dass Kläger sich die Verletzung seiner Hand durch eigene Unvorsichtigkeit zugezogen habe, keine Beachtung finden. Ein solcher Vorwurf wird durch die Umstände, welche den Unfall erwiesenermassen begleiteten, ausgeschlossen. Wenn Kläger behufs Erfüllung seiner Dienstpflichten gezwungen war, auch während des Rangirens in dem Bahnpostwagen zu verweilen, und wenn ihm dabei nicht die gebräuchlichen Mittel zur Kenntlichmachung seiner Anwesenheit zu Gebote standen, so durfte er ohne Weiteres auf eine behutsame Ausführung der den Bahnpostwagen betreffenden Rangirbewegungen rechnen. Mindestens ist darin, dass er nicht die aussergewöhnliche Massnahme gebrauchte, vor dem Einsteigen das Rangirpersonal von seinem Vorhaben noch besonders in Kenntniss zu setzen, die Unterlassung der Sorgfalt, welche ordentliche und aufmerksame Menschen zu beobachten pflegen, nicht zu erblicken.“ (Erk. d. II. Civilsen. des Reichsger. vom 28. Febr. 1882 in S. des Sächs. Staatsfiscus [Bekl. u. Revisionskl.] wider H. D. in R. [Kl. u. Revisionsbekl.]; Braun u. Blum, Annal. Bd. V. S. 265 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Deutsch - Ungarischer Verband. Zum Verband-Gütertarif Theil II und III vom 1. Januar 1880 ist der vom 1. Juli cr. ab giltige Nachtrag XIV erschienen, derselbe enthält: Aenderung des Vorwortes, Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 11 für Borke etc., Ausnahmetarif No. 14 für Melonen, Tarifirung von Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc., Ergänzung des Kilometerzeigers und anderweite Lieferfristtabelle für den Verband-Verkehr.

Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verband-Verwaltungen zu haben. Berlin, den 9. Juni 1882. Direction der Berlin-Hamburger Bahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (1132)

Im directen **Hamburg - Pommerschen** Verkehr via Güstrow-Lübeck — Tarif vom 1. Februar 1881 — und im Schlachtvieh-Verkehr von Stationen der Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Bahn nach Hamburg via Stettin-Lübeck — Tarif vom 15. December 1878 — wird bei der Beförderung von Kleinvieh (Schweinen, Kälbern, Schafen, Ziegen, Gänsen u. s. w.) von der Beigabe eines Begleiters bis auf Weiteres abgesehen. Schwerin, den 5. Juni 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburg. Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft. (1133)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Juli d. J. scheidet der Güterverkehr zwischen den Stationen Baddekenstedt, Bettenhausen, Derneburg, Helsa, Niederzwehren, Oberkaufungen, Othfresen und Walburg einer- und den Stationen der Main-Neckar-, Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahn andererseits aus dem Mitteldeutschen Verbande aus und geht in den Westdeutschen Verband über, so dass vom genannten Tage ab die Tarifsätze des Mitteldeutschen Verbandes für diesen Verkehr aufgehoben sind. Eine Ausnahme hiervon machen nur die Mitteldeutschen Sätze der obengenannten nördlichen Stationen im Verkehr mit den Pfälzischen Stationen Blieskastel und Lambsheim, welche im Westdeutschen Verbande durch anderweite Taxen nicht ersetzt werden; dieselben treten daher vom 1. August d. J. ab überhaupt ausser Kraft. Erfurt, den 2. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1134)

Am 10. Juni cr. kommt für den Verkehr zwischen den bedeutenderen Stationen der Linie Bebra-Frankfurt, der ehemaligen Homburger und Nassauischen Bahn einer- und den Böhmischen Bahnen andererseits ein neuer Tarif zur Einführung. Durch denselben werden sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr der Station Offenbach mit der Böhmischen West-, Rakonitz-Protiviner, Aussig-Teplitzer, Buschtêhrader, Dux-Bodenbacher, Kaiser Franz-Josef- und Oesterreichischen Staatsbahn (nördliche Linien) im Offenbach-Oesterr.-Ungarischen Tarife vom 1. April 1880 am nämlichen Tage aufgehoben und bleiben dieselben nur, soweit sie billiger sind als diejenigen des neuen Tarifs, bis zum 22. Juli in Kraft. Unsere Verbandstationen und das Tarifbureau ertheilen nähere Auskunft. Frankfurt a/M., den 5. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1135)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die in den Gütertarifen vom 1. Januar 1881 enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Waldenburg, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einer- und Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Frankfurt am Main, sowie den Lothringisch-Luxemburgischen Stationen andererseits — excl. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau, Höchst N. B., Wiesbaden, Amanweiler Gr., Ars a/d. M., Fentsch Gr., Forbach, Homburg i. Lothr., Luxemburg, Metz, Noveant Stat. und Grenze, Stieringen und Wadgassen — werden vom 1. August d. J. ab um 3 km erhöht. Frankfurt a/M., den 7. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Kgl. Eisenbahn-Direction. (1136)

Vom 15. d. Mts. ab kommen für den Transport roher Erze (Zinkblende) in Wagenladungen à 10 000 kg von Kufstein nach den nachbezeichneten Stationen die beigesetzten Ausnahme-Frachtsätze in Anwendung, und zwar:

nach Berge-Borbeck und Neumühl ℳ 1,87,
nach Dortmund-Stolberg (Rh.) u.
Stolberg-Mühle . . . . „ 1,84,
nach Oberhausen-Stolberg (B. M.)
und Stolberg-Hammer . . . . „ 1,85,
nach Bergisch-Gladbach . . . . „ 1,73

pro 100 kg. Köln, 8. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.). (1137)

Oberhessische Eisenbahnen. Für den Main-Neckar-Oberhessischen Verkehr ist zu I. B. No. 4b der allgemeinen Tarifvorschriften versuchsweise nachfolgende Ausnahmebestimmung zur Einführung gelangt:

„Ausnahmsweise tritt für einzelne Gegenstände von Eisen oder Holz, welche wegen ihrer Länge durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, wie Schienen, Bretter, Bohlen, Leitern und dergleichen, falls der Versender die gelegentliche Beiladung abwarten will, die gewöhnliche Frachtberechnung ein. Diese Absicht des Versenders ist in solchem Falle im Frachtbriefe ausdrücklich zu bescheinigen. Die Annahme zum Transport und die

Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (§§ 55, 49 des Betriebsreglements) erfolgt erst dann, wenn die Verladung möglich geworden ist." Giessen, den 8. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direction. (1138)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Juni d. J. ermässigt sich der Frachtsatz für Salztransporte von Jagstfeld nach Frankfurt a/M. (Ostbahnhof und Sachsenhausen) im Ausnahmetarif 4 des 9. Südwestdeutschen Tarifheftes von 0,44 auf 0,43 ℳ. Karlsruhe, den 10. Juni 1882. Generaldirection. (1140)

Zum Tarife vom 1. Juni 1877 für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Localverkehr der Holländischen Eisenbahngesellschaft, ist am 10. Juni 1882 der Nachtrag IX in Kraft getreten, enthaltend:

Aenderung der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement sowie Eröffnung der Haltestelle Klarenbeek für den Eil- und Frachtgüterverkehr. Die Betriebsdirection der Holländischen Eisenbahngesellschaft. (1141)

Vom 1. August d. J. ab wird die **Ueberführung der in Kreuzburg** auf dem Bahnhof der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn oder der Posen-Kreuzburger Eisenbahn angekommenen Wagenladungsgüter, welche auf dem Bahnhof der anderen Bahn entladen werden sollen, sowie der auf einem der genannten Bahnhöfe zur Weiterbeförderung auf der anderen Bahn verladenen Wagenladungen gestattet gegen Zahlung einer Gebühr von 1,50 ℳ pro Wagen an diejenige Verwaltung, in deren Bereich die Ver- oder Entladung stattfindet. Posen und Breslau, den 10. Juni 1882. VI. 2187. Direction der Posen-Kreuzburger Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. (1142)

Mit Giltigkeit vom 15. l. Mts. gelangt der III. Nachtrag zu Theil II Heft I des **Niederländisch - Bayerisch - Oesterreichischen Verbandstarifes** vom 1. Januar 1880 zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Classification der Güter der Specialtarife;
2. Aufnahme der Stationen Pegnitz und Wörth a/M. und
3. Ausnahmetarif für Lithographiesteine.

München, den 8. Juni 1882. Namens des Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes: Die Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (1143)

Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). Zum Heft II für den Güterverkehr zwischen Stationen der Betriebsämter Trier und Saarbrücken einer- und der Hessischen Ludwigsbahn andererseits tritt am 10. d. Mts. der IV. Nachtrag in Kraft, enthaltend: Aenderungen und Berichtigungen verschiedener Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Frankfurt a/M., Hanau und Höchst a/M. Verkaufspreis 0,05 ℳ. Köln, den 8. Juni 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1144)

Oberschlesische Eisenbahn. Exemplare der durch unsere Bekanntmachung vom 17. Mai d. Js. angekündigten, mit dem 1. Juli cr. in Kraft tretenden Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. von diesseitigen Stationen nach der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungs- bezw. Oesterreichischen Staats- und Mährischen Grenzbahn können vom 15. d. Mts. ab von unseren Kohlenversandstationen bezogen werden. Breslau, den 8. Juni 1882. Königliche Direction. (1145)

Am 1. August d. Js. treten für den Verkehr zwischen Spandau (Berlin-Hamburger Bahn) und Peitz (Cottbus-Grossenhainer Bahn) anderweite, zum Theil erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, am 8. Juni 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (1146)

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Deutsch-Scandinavischen Gütertarif vom 1. Juli 1877 ist ein vom 1. Juli cr. ab gültiger Nachtrag XI erschienen, durch welchen der Artikel „Chloroform" bei den im § 15 Abs. 2 der Tarifbestimmungen genannten, von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenständen gestrichen und unter die im § 21 aufgeführten bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter aufgenommen wird.

Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 6. Juni 1882. Die Direction. (1147)

Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande** vom 1. Januar 1882 ist ein vom 15. Juni cr. ab gültiger Nachtrag II erschienen, welcher Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Kiel-Flensburger Stationen Eckernförde, Gettorf, Husby, Mohrkirch, Rieseby, Sörup, Süderbrarup einerseits und Sternschanze andererseits enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des bezüglichen Nachtrages können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 9. Juli 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (1148)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande vom 1. April 1881 ist ein vom 15. Juni cr. ab gültiger Nachtrag VII erschienen, durch welchen directe Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Eckernförde, Flensburg, Gettorf, Husby, Kiel, Mohrkirch, Rieseby, Sörup und Süderbrarup der Kiel-Flensburger Eisenbahn zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezügl. Güterexpeditionen. Exemplare des Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 8. Juni 1882. Die Direction. (1149)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Vom 10. Juni cr. ab findet eine directe Abfertigung von Vieh zwischen Berlin (Lehrter Bahnhof) und Oldenburgischen Stationen über die Route Stendal-Lehrte-Bremen statt. Ueber die zur Erhebung kommende Fracht, welche höher als diejenige über die Route Stendal-Uelzen-Bremen ist, ertheilen die betreffenden Expeditionen Auskunft. Magdeburg, den 9. Juni 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1150)

Italienisch-Belgischer resp. Englischer Lebensmittelverkehr. Die Frachtsätze der Station London im Nachtrag I vom 1. März cr. — Haupttarif vom 15. October 1880 — werden vom 1. August cr. an um 6 Frcs. erhöht. Köln, den 9. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrhein.). (1151)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Juli d. J. tritt der VI. Nachtrag zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Bahnen vom 1. Januar 1880 — directe Tarifsätze für die neu eröffnete Station Gilly-Bursinel der Westschweizerischen und Simplonbahn enthaltend — in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei unserer Güterexpedition Basel unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 7. Juni 1882. Generaldirection. (1152)

Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen. Am 15. Juni l. J. tritt Nachtrag II zum Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen in Wirksamkeit. Dieser Nachtrag enthält die Bestimmung, dass „Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, dann Patronenhülsen mit Zündvorrichtung" zu dem einfachen Frachtsatze der Normalclasse I tarifiren.

Weiter enthält dieser Nachtrag Tarifbestimmungen, betreffend den Transport von Zuchtvieh (Zuchtschafe), dann eine Aenderung bezüglich des Transportes von in Steigen, Verschlägen etc. zur Aufgabe gelangenden Geflügel, endlich Bestimmungen über die Tarifirung von „in Papier eingeschlagenen Baumwoll- und Leinenwaaren."

Exemplare können bei sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen und namentlich auch bei der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien I. Pestalozzigasse 8 (als geschäftsführende Verwaltung) bezogen werden. (1153 RM)

Ungar. Eisenbahn-Verband. Zum Tarifheft I des Ungarischen Eisenbahnverbandes tritt mit 15. Juni l. J. der Nachtrag 1 in Kraft, welcher Berichtigungen, dann Aufnahme neuer Stationen und Ausnahmetarife enthält.

Exemplare sind im Tarifbureau der gefertigten Direction erhältlich. Budapest, am 4. Juni 1882. Die Direction. (1154)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zur Erleichterung des Personenverkehrs zwischen Berlin und Italien kommen mit dem heutigen Tage Retourbillets von Berlin nach Verona I. und II. Cl. mit 60tägiger Giltigkeit zur Einführung, welche bei gleichzeitiger Lösung eines Italienischen Rundreisebillets ab Verona verausgabt werden. Näheres bei unserer hiesigen Billetexpedition. Berlin, den 6. Juni 1882. Die Direction. (1155)

Vom 15. Juni d. J. ab tritt für die Beförderung von Locomotiven und Tendern auf Trucs im Verkehre zwischen Chemnitz, Station der Sächsischen Staatsbahn, einer- und Wirballen, Station des Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg, andererseits, ein Specialtarif in Kraft. Derselbe kann auf den genannten Stationen eingesehen werden. Bromberg, den 8. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1156 J)

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Am 15. Juni l. J. tritt im Ungarischen Eisenbahnverbande das Heft X in Kraft, welches directe Frachtsätze enthält zwischen den Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Ungarischen Nordostbahn und Ungarisch-Galizischen Eisenbahn andererseits. — Im bezeichneten Tarifhefte sind ausser den Sätzen für den regulären Classengüterverkehr auch noch Ausnahmetarife für Eisenwaaren, Roheisen, Eisenerz, Holzkohlen und Salz enthalten.

Exemplare sind im Tarifbureau der gefertigten Direction erhältlich. Die Direction der Königlich Ungar. Staatseisenbahnen. (1157)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. August d. J. ab scheidet die Route via

Nordhausen für denjenigen directen Güterverkehr, welcher sich
- a) über die Punkte Malsfeld sowie Bebra im Westen und Halle im Osten,
- b) über die Punkte Guntershausen sowie Malsfeld und Bebra im Westen und Leipzig im Osten,

bewegt, aus dem Mitteldeutschen Verbande als Tarif- und Instradirungsroute gänzlich aus. An deren Stelle tritt vom genannten Tage ab für den gedachten Verkehr lediglich die Route via Eisenach unter Beibehaltung der ad a und b bezeichneten Uebergangspunkte. Erfurt, den 7. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1158)

Am 15. Juni d. J. treten für den Transport von Vieh (excl. Pferde) in Wagenladungen ab Gross-Weissandt und Stumsdorf nach Dresden (Alt- und Neustadt) directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den genannten Stationen in Erfahrung gebracht werden können. Dresden, den 9. Juni 1882. Königl. General-direction der Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Magdeburg-Sächsischen Verbandes. (1159)

2. Eröffnungen etc.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Depeschen- und Wagenladungsgüter-Verkehr eingerichtet gewesene Station Büderich ist nunmehr auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr mit den diesseitigen Linien und darüber hinaus eröffnet worden. Köln, den 10. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-direction (rechtsrheinische). (1139)

3. Personenverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin zufolge werden vom 15. d. Mts. ab die Schnellzüge No. 3 und 6 der Route Berlin-Wetzlar, die Schnell- resp. Courier- und Expresszüge No. 1—6 der Berlin-Lehrter Route und die Schnell- und Expresszüge No. 3—6 der Berlin-Hamburger Bahn sowohl via Stendal-Uelzen als via Wittenberge über die Berliner Stadtbahn geführt.

Die betreffenden Züge der Berlin-Wetzlarer und Berlin-Lehrter Route werden daher vom gedachten Zeitpunkt ab nicht mehr auf dem Potsdamer resp. Lehrter Bahnhof ankommen und abgehen, sondern auf dem Schlesischen Bahnhof beginnen resp. endigen. Dagegen werden die Schnell- und Expresszüge der Berlin-Hamburger Bahn sowohl über die Stadtbahn geführt als auch wie bisher auf dem Hamburger Bahnhof hierselbst abgefertigt werden.

Berlin, den 12. Juni 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Siegert.

4. Bestätterei.

Am 1. Juli d. Js. tritt der mit dem Rollfuhrunternehmer Herrn Georg Linde in Schönsee abgeschlossene Vertrag über die An- und Abfuhr der auf der Eisenbahnstation Schönsee für die Städte Schönsee und Gollub angekommenen resp. der von diesen Städten zu versendenden Frachtgüter aller Art ausser Kraft und findet vom genannten Tage ab bis auf Weiteres eine bahnamtliche Abrollung der Güter von und nach Station Schönsee nicht mehr statt. Bromberg, den 8. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (231 J)

5. Zinsenzahlung.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Zahlung der am 1. Juli 1882 fälligen Zinsen für die Bergisch-Märkischen, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Prioritäts-Obligationen wird vom 1. Juli 1882 ab gegen Einlieferung der Zinscoupons erfolgen: in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei der Berliner Handelsgesellschaft, bei dem Herrn S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie und bei der Deutschen Bank; in **Cöln** bei dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein, bei den Herren Sal. Oppenheim jun. & Comp. und bei den Herren Deichmann & Comp.; in **Bonn** bei dem Herrn Jonas Cahn; in **Aachen** bei der Aachener Disconto-Gesellschaft und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse; in **Crefeld** bei dem Herrn von Beckerath-Heilmann; in **Düsseldorf** bei der Bergisch-Märkischen Bank und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Kasse (Berg.-Märk.); in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie; in **Leipzig** bei dem Herrn H. C. Plaut; in **Breslau** bei dem Schlesischen Bank-Verein; in **Hamburg** bei den Herren Haller, Söhle & Comp.; in **Magdeburg** bei dem Herrn F. A. Neubauer; in **Elberfeld** bei den Herren von der Heydt-Kersten & Söhne, bei der Bergisch-Märkischen Bank und bei unserer Hauptkasse, und in **Essen, Hagen, Cassel** und **Altena** bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen (Berg.-Märk.) daselbst. — Die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VII. Serie können jedoch in **Berlin** ausschliesslich nur bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und in **Frankfurt a. M.** ausschliesslich nur bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne, und die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VIII. Serie ausschliesslich nur bei unserer Hauptkasse, bei den obenbezeichneten Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen (Berg.-Märk.) zu **Aachen, Düsseldorf, Essen, Hagen, Cassel** und **Altena** und bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin eingelöst werden.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem Verzeichnisse einzureichen. Elberfeld, den 10. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (232)

Main-Neckar-Eisenbahn. Directe Verbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Italien via St. Gotthard. Mit dem am 1. Juni d. J. beginnenden Sommerfahrplan treten folgende directe Schnellzugsverbindungen zwischen Frankfurt a/M. und Italien ein:

Frankfurt a/M.	ab	11^{40} Vorm.	9^{35} Abds.
(Darmstadt	„	12^{15} Nachm.	10^{15} „)
Basel schwz. Bhf.	an	7^{17} Abds.	6^{10} Vorm.
Luzern	„	10^{5} „	9^{50} „
Mailand	„	8^{6} Vorm.	7^{41} Abds.
Florenz	„	9^{20} Abds.	7^{15} Vorm.
Rom	„	5^{35} Vorm.	1^{25} Nachm.

Rom	ab	11^{5} Abds.	2^{5} Nachm.
Florenz	„	7^{15} Vorm.	7^{40} Abds.
Mailand	„	7^{50} Abds.	7^{30} Vorm.
Luzern	„	6^{0} Vorm.	5^{0} Nachm.
Basel schwz. Bhf.	„	9^{38} „	8^{15} „
(Darmstadt	an	5^{3} Nachm.	4^{59} Vorm.)
Frankfurt a/M.	„	5^{43} „	5^{45} „

Billetpreis von Frankfurt bis Mailand I. Cl. 78,40 *M*, II. Cl. 57,60 *M*,
„ „ „ „ Florenz „ 113,50 „ „ 82,20 „
„ „ „ „ Rom „ 144,20 „ „ 103,50 „

hierbei 25 kg Freigepäck bis Chiasso (Ende der Gotthard-Bahn), auf Italienischer Strecke kein Freigepäck.

Die directen Billete nach Italien haben 10 Tage Gültigkeit. Schlafwagen in den Nachtzügen zwischen Frankfurt-Basel. Unbedingtes Abwarten verspäteter Anschlusszüge.

Für den Verkehr nach Württemberg ist ein besonderer beschleunigter Zug (ab Frankfurt 10^{45} Vorm.) eingerichtet, weil der Italienische Schnellzug, Abgang 11^{40} Vorm., keinen Anschluss nach Württemberg hat. Darmstadt, den 22. Mai 1882. Die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn. (208)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 46. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 19. Juni 1882.

Inhalt: Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1880 (Fortsetzung). — Die Berlin-Hamburger Eisenbahn in 1881. — Vertrag zwischen dem Königlich Ungarischen Minister für öffentl. Arbeiten und dem Königl. Ungar. Finanzminister in Vertretung Ungarns und der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. — Aus Oesterr.-Ungarn. — Der Bau des Brandleite-Tunnels. — Der Böhmische Braunkohlenverkehr in 1881. — Aus dem Protocoll der Versammlung des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure zu Berlin. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Personenverkehr. 3. Eröffnungen. 4. Verkehrs-Störungen. 5. Verkehrs-Wiederaufnahme. 6. General-Versammlungen. 7. Ausloosungen. 8. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

für das Etatsjahr 1880.

(Fortsetzung.)

III. Transportmittel und Leistungen derselben.

Wie in Folge der veränderten Eisenbahnpolitik der Bau neuer Bahnen ins Stocken gerathen ist, so hat auch in den letzten Jahren nur die Beschaffung der nothwendigsten Betriebsmittel stattgefunden.

Der Bestand am Schlusse des Betriebsjahres 1880 umfasste bei den

	Deutsch. Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	Nieder. länd. etc. Bahnen	Vereinsb. überhaupt
1. Locomotiven				
a) überhaupt . . . Anz.	10849	3486	1132	15467
b) im Jahresdurchschnitte Anz.	10772	3451	1083	15306
c) pro Kilometer Betriebslänge . . . . . Anz.	0,32	0,19	0,25	0,27
Im Vorjahre waren vorhanden Locomotiven Anz.	10841	3438	1006	15285
2. Personenwagen . . Anz.	19814	7309	2234	29357
Achsen derselben . Anz.	45106	15375	4763	65244
„ pro Kilometer Betriebslänge . . . Anz.	1,36	0,85	1,11	1,18
Plätze pro Kilometer Betriebslänge . . . Anz.	25,82	15,03	21,35	21,97
Im Vorjahre betrug der Bestand an Personenwagen Anz.	19724	7366	2175	65055
3. Lastwagen				
bedeckte . . . . . Anz.	76301	39008	8232	123541
offene . . . . „	146966	42361	15990	205317
überhaupt . . . . . „	223267	81369	24222	328858
Achsen der Lastwagen Anz.	455518	164454	49403	669375
„ pro Kilom. Betriebslänge . . . . . . Anz.	13,43	8,94	11,25	11,81
Bestand der Lastwagen im Vorjahre . . . . . Anz.	220069	80431	22285	322785
Tragfähigkeit der Lastwagen:				
überhaupt . . . . . . t	2128013	816703	231489	3176205
pro Kilom. Betriebslänge „	62,73	44,41	52,73	56,03

Die Leistungen der Betriebsmittel sind nicht unerheblich gestiegen, es haben zurückgelegt:

A. Die Locomotiven:				
Nutzkilometer	206348244	68456910	24876438	299681592
in Leerfahrten . . . km	9368977	2347838	1138924	13125739
im Rangirdienst . . . „	82073330	17743534	9057110	108873974
zusammen . . . . . km	298060551	88548282	35072472	421681305
pro Kilom. Betriebslänge .	6133	3740	5652	5319
im Vorjahre	6101	3567	5341	5208
pro Stück der mittleren Bestandzahl der Locomotiven sind geleistet . Nutzkm	19191	19866	23000	19613
im Vorjahre . . „	18753	19038	23496	19127
B. Die Personenwagen:				
(auf eigenen und fremden Bahnen) . Mille Achskm	1395928	468475	172043	2036466
durchschnittlich sind von jeder Person.-Wagen-Achse zurückgelegt . . . . km	30928	30526	36730	31251
im Vorjahre . . . . „	30113	29906	37299	30573
die specifische Achsenfrequenz hat betragen Achskm	43006	26175	40036	37278
im Vorjahre . . „	42706	25873	40995	37007
die bewegten Personenwagen-Plätze waren durchschnittlich besetzt in Procenten	24,23	23,26	23,54	23,99
im Vorjahre . . . pCt.	23,82	23,24	22,76	23,63
C. Die Lastwagen:				
(auf eigenen und fremden Bahnen) . Mille Achskm	6693696	2705218	574751	9973665
durchschnittlich hat jede Lastwagen-Achse zurückgelegt . . . . km	14771	16572	11976	15012
im Vorjahre . . . . „	14379	16490	11794	14724
die specifische Achsenfrequenz hat betragen Achskm	197500	139486	146313	174642
im Vorjahre . . „	197619	135520	138845	172193
die bewegte Tragfähigkeit der Lastwagen war durchschnittlich ausgenutzt in Procenten	43,64	42,74	46,06	43,59
im Vorjahre . . . . pCt.	41,99	42,51	50,63	42,53
D. Die Gesammt-Achsenfrequenz hat betragen überhaupt . . Mille Achskm	8206054	3067199	817027	12090279
pro Kilometer Betriebslänge Achskm	243894	166886	185646	214313
im Vorjahre . . „	243906	163217	174298	211899

IV. Verkehr.

Im Jahre 1880 ist der Verkehr im ganzen Vereinsgebiete gestiegen; es sind befördert worden:

1. im Personenverkehr:

	auf den Deutschen Bahnen	auf den Oesterr.-Ungar. Bahnen	auf der Gruppe „andere Vereinsbahnen“	auf sämmtlichen Vereinsbahn.
	Mille Personenkilometer			
in der I. Classe	159 556	59 535	64 234	283 325
„ „ II. „	1 240 955	348 443	187 514	1 776 912
„ „ III. „	3 303 371	1 061 490	456 422	4 821 283
„ „ IV. „	1 382 910	274 339	124	1 657 372
zu ermässigten Fahrpreisen . .	332 727	205 604	65 210	603 542
auf Abonnementsbillets	70 636	14 010	7 226	91 872
zusammen	6 490 155	1 963 421	780 730	9 234 306

Differenz pro 1880	+ 342 666	+ 49 697	+ 16 900	+ 409 263
in Procenten . .	+ 5,6	+ 2,6	+ 2,2	+ 4,6
desgl. pro 1879 pCt.	— 0,06	— 2,9	— 14,2	— 2,1
„ „ 1878 „	+ 0,7	+ 9,6	— 0,2	+ 2,4
„ „ 1877 „	+ 0,06	— 5,2	—	+ 1,3
„ „ 1876 „	+ 1,9	— 2,3	+ 6,0	+ 1,3

Diese Steigerung des absoluten Verkehrs war bei dem wenig veränderten Bahngebiete erheblich genug, um auch eine Steigerung des relativen Verkehrs auf den Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsbahnen herbeizuführen, während der Verkehr auf der Gruppe „andere Vereinsbahnen" niedriger war wie im Vorjahre.

Der specifische Personenverkehr des Jahres 1880, welcher immerhin nicht unerheblich hinter den Resultaten des Jahres 1878 zurückgeblieben ist, umfasste Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge auf den:

	Deutsch. Bahnen	Oesterr.-Ungar. B.	Niederl. etc. B.	Vereinsb. überhaupt
in der I. Classe . .	4 857	3 296	14 938	5 133
„ „ II. „ . .	37 779	19 288	43 608	32 189
„ „ III. „ . .	100 565	58 760	106 145	87 339
„ „ IV. „ . .	42 100	15 186	29	30 024
zu erm. Fahrpreisen	10 130	11 381	15 165	10 933
auf Abonn.-Billets .	2 150	775	1 680	1 664
zusammen	197 581	108 686	181 565	167 282
im Vorjahre	192 332	106 834	183 172	163 327
Differenz pro 1880 .	+ 5 249	+ 1 852	— 1 607	+ 3 955
in Procenten . . .	+ 2,7	+ 1,7	— 0,9	+ 2,4
Differenz pro 1879 pCt.	— 4,5	— 4,5	— 16,0	— 5,3
„ „ 1878 „	— 2,9	+ 7,9	— 7,3	— 1,0
„ „ 1877 „	— 5,0	— 7,4	—	— 2,7
„ „ 1876 „	— 4,7	— 5,4	+ 3,9	— 3,8

Ist die Verkehrssteigerung des Jahres 1880 auch an und für sich gering, so lässt dieselbe doch erkennen, dass in dem Verkehrsleben der Eisenbahnen eine Wendung zum Bessern eingetreten ist; ferner verdient es noch besonders hervorgehoben zu werden, dass seit langer Zeit wieder eine Steigerung des Verkehrs in der I. und II. Wagenclasse zu registriren ist; es kommen von der specifischen Personenfrequenz nach Procenten auf die:

bei den		I. Wagenclasse	II. Wagenclasse	III. Wagenclasse	IV. Wagenclasse	Reisen zu erm. Fahrpr.
Deutschen Bahnen . . .	1880	2,5	19,3	51,5	21,5	5,2
	1879	2,4	19,2	52,1	21,7	4,6
Oesterr.-Ungarischen B. .	1880	3,0	17,9	54,5	14,1	10,5
	1879	3,0	17,5	53,6	14,6	11,3
anderen Vereinsbahnen .	1880	8,3	24,2	59,1	—	8,4
	1879	8,4	24,3	58,7	2,2	6,4
sämmtlichen Vereinsb. .	1880	3,1	19,4	52,8	18,1	6,6
	1879	3,0	19,3	53,0	18,5	6,2

Welchen Einfluss diese Veränderungen in dem Verkehre auf die finanziellen Ergebnisse ausgeübt haben, werden wir bei Besprechung der letzteren zeigen.

2. Güterverkehr.

Im Gegensatze zu dem Personenverkehre (mit dem stärkeren Verkehre der I. und II. Wagenclasse) ist im Güterverkehre nur eine (allerdings sehr erhebliche) Steigerung der Wagenladungsgüter eingetreten, während die Transporte von Eil- und Stückgütern hinter den Ergebnissen der Vorjahre zurückgeblieben sind. Der Rückgang in den Eil- und Frachtgut-Transporten war bei den Deutschen Bahnen erheblicher wie bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen. Welche Ursachen dieser retrograden Bewegung zu Grunde liegen, ist schwer zu ermitteln, jedenfalls sind dieselben verschiedener Art, wenngleich unter denselben die Tariffrage von nicht unerheblichem Einflusse geblieben sein dürfte.

Im Jahre 1880 wurden befördert auf den:

	Deutsch. Bahnen	Oesterr. Ungar.B.	anderen Vereinsb.	sämmtl. Vereinsb.
	Mille Tonnenkilometer			
Eilgüter	69 814	32 216	12 031	114 061
Stückgüter	817 111	514 726	76 221	1 408 058
Wagenladungsgüter . . .	11 768 508	4 255 562	1 106 812	17 130 883
Frachtpflicht. Betriebs- etc. Güter	144 726	163 052	30 939	338 716
Zusammen	12 800 159	4 965 556	1 226 003	18 991 718
Fahrzeuge	12 827	10 987	2 706	26 520
Vieh	189 038	140 964	21 281	351 283
Gepäck-Ueberfracht . . .	18 302	8 650	2 728	29 680
Ueberhaupt	13 020 326	5 126 157	1 252 718	19 399 201
Im Vorjahre	12 244 340	4 928 247	—*	17959992†
Differenz pro 1880 . . .	+ 775 986	+197 910	—*	+1117894†

*) Die Tonnenkilometer der Holländischen Eisenbahn, Niederländischen Rhein-Eisenbahn, Leiden-Woerdener Eisenbahn und Niederländischen Staats-Eisenbahn waren im Jahre 1879 nicht ermittelt, es muss deshalb die Vergleichung der Resultate dieser Gruppe unterbleiben.

†) Hierbei sind die auf den vorgenannten Bahnen im Jahre 1880 zurückgelegten Tonnenkilometer abgesetzt.

In Procenten	+ 6,3	+ 4,0	—	+ 6,2
Im Jahre 1879 betrug die Verkehrs-Differenz in Procenten	+ 6,5	— 0,18	+ 0,92	+ 4,3

In Folge dieser Steigerung ergab sich auch ein günstiges relatives Resultat. Der specifische Güterverkehr betrug Tonnenkilometer pro Kilometer Betriebslänge:

Eilgüter	2 078	1 760	2 736	2 027
Stückgüter	24 323	28 122	17 335	25 018
Wagenladungsgüter . . .	350 316	232 506	251 720	304 376
Frachtpflicht. Betriebs- etc. Güter	4 308	8 909	7 036	6 018
Zusammen	381 025	271 297	278 827	337 439
Fahrzeuge	382	600	615	471
Vieh	5 627	7 702	4 840	6 241
Gepäck-Ueberfracht . . .	557	479	634	538
Ueberhaupt	387 591	280 078	284 916	344 689
Im Vorjahre	375 091	270 775	297 833	335 856
Differenz pro 1880	+ 12 500	+ 9 303	— 12 917	+ 8 833
In Procenten	+ 3,3	+ 3,4	— 4,3	+ 2,6
Im Jahre 1879 betrug diese Differenz in Procenten	+ 1,5	— 2,2	+ 1,5	+ 0,50

Welche Veränderungen in der Beförderung der einzelnen Güterclassen gegen das Vorjahr vorgekommen sind, ergiebt nachstehende Vergleichung; es kamen nach Procenten auf:

bei den		Gepäck	Eilgüter	Stückgüter	Wagenladungsgüter	Frachtpflicht. Betriebs- etc. Güter	Fahrzeuge	Viehtransporte
Deutsch. B.	1880	0,1	0,5	6,3	90,4	1,1	0,1	1,5
	1879	0,2	0,6	6,8	89,9	0,8	0,1	1,6
Oesterreich.-Ungar. B.	1880	0,2	0,6	10,0	83,0	3,2	0,2	2,8
	1879	0,2	0,7	10,5	82,2	3,3	0,1	3,0
anderen Vereinsbahnen	1880	0,2	1,0	6,1	88,3	2,5	0,2	1,7
	1879	0,3	0,6	6,5	88,8	2,8	0,2	0,8
sämmtl. Vereinsbahnen	1880	0,2	0,6	7,3	88,3	1,7	0,1	1,8
	1879	0,2	0,6	8,2	86,9	1,5	0,4	2,2

(Schluss folgt.)

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn in 1881.

Das finanzielle Ergebniss des Jahres 1881 hat sich für die Actionäre sehr günstig gestaltet, indem eine um 3¼ pCt. höhere Dividende als im Vorjahr zur Vertheilung hat gelangen können. Die Höhe der Dividende ist indess nicht einer Steigerung der Einnahmen — diese sind um 665 186 *M.* hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, während die Ausgaben nur um 266 434 Mark eingeschränkt werden konnten — sondern dem Umstande zuzuschreiben, dass dem Reservefonds in Folge der reichlichen Dotirung in früheren Jahren jetzt nur der Betrag von 464 011 *M.* gegen 1 556 568 *M.* im Vorjahr zuzuweisen war.

Von dem erzielten Ueberschusse hat der Ausschuss zunächst 300 000 *M.* der Beamten-Pensions- und Unterstützungscasse als ausserordentlichen Beitrag überweisen zu sollen geglaubt. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass die laufenden Einnahmen der Pensionscasse nicht ausreichen, um die durch das Reglement in Aussicht genommenen Leistungen dauernd erfüllen zu können. Der vorgedachte ausserordentliche Beitrag genügt zwar nicht, um die Leistungsfähigkeit der Casse dauernd zu sichern, aber er beseitigt für eine Reihe von Jahren die bereits drohende Gefahr, dass das Capital der Casse angegriffen werden muss. Inzwischen ist eine genaue Prüfung des Zustandes der Casse durch bewährte Sachverständige eingeleitet. Nach Vorlage des Ergebnisses dieser Prüfung wird über die zur Consolidirung oder vielleicht auch zur Reorganisation der Beamten-Pensionscasse erforderlichen Massnahmen Beschluss zu fassen sein.

Der Personenverkehr war recht lebhaft und brachte namentlich auch in Folge der anhaltend starken Auswanderung erhebliche Mehreinnahmen.

Der Viehverkehr hielt sich in ungefähr gleicher Höhe wie im Vorjahre. Im Eilgutverkehr wurde eine mässige Mehreinnahme erzielt. Dagegen sind die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr hinter denjenigen des Vorjahres um nahezu 1 000 000 *M.* zurückgeblieben.

An dieser beträchtlichen Mindereinnahme ist der Localverkehr (einschliesslich desjenigen mit den anschliessenden Secundärbahnen) nicht betheiligt; derselbe hat vielmehr ein geringes Plus aufzuweisen.

Die Einbussen entfallen lediglich auf die directen Verkehre mit anderen Bahnen, und zwar in erster Reihe auf die Pommerschen, Schlesischen und Preussischen Verkehre (über 600 000 *M.*), sodann auf den Verkehr mit der Berlin-Anhalter Bahn und mit Sachsen (circa 260 000 *M.*), demnächst auf den Verkehr mit Ungarn (circa 40 000 *M.*) und auf einige andere Verkehre. Diese Einnahmeausfälle sind zu einem erheblichen Betrage auf den Umstand zu-

rückzuführen, dass Kartoffeltransporte im vergangenen Jahre fast gänzlich ausblieben. Ferner hat sich in den Pommerschen, Preussischen und Schlesischen Verkehren neben einer verstärkten Concurrenz der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung namentlich der gänzliche Ausschluss der Wittenberge-Buchholzer Linie von dem Transitverkehr mit den Ems- und Weserhäfen zum ersten Male fühlbar gemacht. Der Verkehr mit Berlin-Anhalt und Sachsen wurde theils durch veränderte Instradirungen, theils durch die immer mehr anwachsende Concurrenz der Elbschifffahrt nachtheilig beeinflusst. Dem Elb-Umschlag in Laube dürfte auch die Verkehrseinbusse im Deutsch-Ungarischen Verbande vorzugsweise zuzuschreiben sein. Der Mehlexport aus Ungarn über Hamburg ist der Bahn fast ganz verloren gegangen; die Transporte erreichten im letzten Jahre nur 513 010 kg, im Vorjahre noch 1 845 910 kg (im Jahre 1878 12 059 600 kg). Angesichts der fortgesetzten Klagen der einheimischen Müllerei über das Darniederliegen dieses Geschäftszweiges lässt sich kaum annehmen, dass der Verzicht auf diese Eisenbahntransporte der einheimischen Mehlindustrie zu Gute gekommen wäre. Die Preussische Staatsbahn-Verwaltung hat übrigens neuerdings wiederholt das Bestreben gezeigt, der übermässig angewachsenen Concurrenz der Elbschifffahrt wenigstens für den Transitverkehr durch Deutschland durch entsprechende Herabsetzung der Eisenbahntarife entgegenzutreten, so dass die Hoffnung auf Wiedereinführung generell ermässigter internationaler Tarife und folgeweise auf eine Wiederbelebung des gerade für die diesseitige Verwaltung wichtigen Transitverkehres von und nach England nicht ausgeschlossen erscheint.

Mit dem 1. Januar cr. ist die Verwaltung genöthigt gewesen, die Herabsetzung der Frachtpreise des Localgütertarifs eintreten zu lassen, da die Preussische Staatsbahn-Verwaltung mit der Umrechnung der Tarife auf der Concurrenzroute nach den Staatsbahntaxen unter Zugrundelegung der kürzeren Entfernung vorgegangen ist.

Auf den Hamburgischen Quaigeleisen wurden befördert:

	in 1881		in 1180
im Verkehr der eigenen Bahn	166 876 t	gegen	190 511 t,
„ „ via Harburg	147 487 „	„	125 734 „
„ „ mit der Lübeck-Hamb. Bahn	21 003 „	„	27 192 „
„ „ „ „ Altona-Kieler „	8 717 „	„	7 809 „
Summa	344 083 t	gegen	351 246 t.

Bei Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben aus diesem Verkehr ergiebt sich pro 1881 ein Ausfall von 140 995 ℳ gegenüber einem Ausfall von 144 172 ℳ im Vorjahre.

Die Verhandlungen mit dem Hamburgischen Staate baben zu einer Erhöhung der vertragsmässigen Betriebsgebühr von 6 ₰ pro 100 kg auf 6,2 ₰ pro 100 kg geführt. Mit dieser Massgabe ist der zwischen dem Hamburgischen Staate und diesseitiger Verwaltung abgeschlossene Betriebsvertrag auf zwei fernere Jahre, also bis ult. December 1883, prolongirt worden.

Eine Vergleichung der Betriebsergebnisse des Jahres 1881 mit denen des Jahres 1880 zeigt folgendes Resultat:

		1881	1880
Personenverkehr:			
beförderte Personen (excl. Militär u. Extrazüge)		2 097 595	1 941 845
Im gewöhnlichen Personen-Verkehr kamen durchschnittlich auf die ganze Bahnlänge Personenkilometer		241 347	214 431
Einnahme	ℳ	4 016 296	3 693 128
pro Person und Kilometer	₰	3,877	4,030
Güterverkehr:			
Tonnenkilometer		167 628 514	194 959 469
Hiervon kommen auf Hamburg . .		64 382 554	76 451 871
„ „ „ Berlin		60 338 416	73 139 924
Jede Tonne wurde transportirt . . .	km	136,59	153,52
Gesammteinnahme im Güterverkehr .	ℳ	10 576 155	—
pro Tonne und Kilometer	₰	5,95	5,59
Viehverkehr	ℳ	558 262	583 214
Die Gesammteinnahmen betrugen:			
Personen- u. s. w. Verkehr	ℳ	4 278 398	3 953 104
Güter- u. s. w. Verkehr	„	11 134 417	12 007 179
Für Ueberlassung von Bahnanlagen .	„	289 752	276 268
do. von Betriebsmitteln	„	438 576	475 150
Veräusserungen	„	286 577	343 608
Sonstige Einnahmen	„	498 863	536 459
Gesammteinnahme	„	16 926 583	17 591 768
Betriebsausgaben	„	10 437 754	10 704 189
Generelle Ausgaben	„	—	10 890
Zum Reservefonds	„	464 011	1 556 568
Gesammtausgaben	„	10 901 765	12 271 647
Betriebs-Ueberschuss	„	6 047 137	5 320 121
Die Gesammtausgabe beträgt in Procenten der Einnahme		64,32	69,76

Der Abschluss der Betriebsrechnung pro 1881 stellt sich wie folgt: Die Summe der Betriebseinnahmen beträgt 16 926 582 Mark, die der Betriebsausgaben 10 437 754 ℳ, der Ueberschuss 6 488 828 ℳ und nach Abzug der Rücklage in den Reservefonds von 464 011 ℳ, sowie des Erlöses aus dem Verkauf ausrangirter Oberbau-Materialien ebenfalls zur Rücklage in den Reservefonds mit 147 890 ℳ noch 5 876 926 ℳ. Hierzu kommen an Ueberschuss aus dem Betriebe der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn 22 320 Mark, zusammen 5 899 246 ℳ. Verwendet hiervon sind zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 2 159 479 ℳ, zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen 336 642 ℳ. Es verbleiben also zur Vertheilung als Dividende (17½ pCt.) an die Stammactien Lit. A. 2 625 000 ℳ, zur Berichtigung der Eisenbahnsteuer 478 125 ℳ und als Zuwendung an die Beamten-Pensionscasse 300 000 ℳ.

Vertrag

zwischen dem Königlich Ungarischen Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen und dem Königlich Ungarischen Finanzminister in Vertretung des Staates Ungarn einerseits und der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Artikel 1. Die Statuten der Gesellschaft werden den nachstehenden Grundlagen entsprechend abgeändert, und die abgeänderten Statuten treten mit dem 1. Januar 1883 in Wirksamkeit:

a) Der Sitz der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wird bezüglich aller jener Bahnlinien, Berg- und Hüttenwerke, Fabriken, Domänen und sonstigen Unternehmungen, welche die Gesellschaft auf dem Ungarischen Gebiete derzeit besitzt oder in der Zukunft besitzen wird, in Pest sein.

b) Die Generalversammlung der Actionäre wird abwechselnd in einem Jahre in Wien und in dem anderen Jahre in Pest abgehalten werden.

c) Zur Leitung der Angelegenheiten der Gesellschaft werden in Pest ein Verwaltungsrath und eine Direction errichtet, welche von dem Wiener Verwaltungsrathe vollkommen unabhängig sein werden. Jeder der beiden Verwaltungsräthe muss aus einer gleichen Anzahl von Mitgliedern bestehen, von welchen höchstens die Hälfte, welche das Pariser Comité bilden, in dieser Stadt wohnen können, während mindestens die andere Hälfte der Mitglieder der beiden Verwaltungsräthe Inländer, das heisst bei dem Wiener Verwaltungsrathe Oesterreichische und bei dem Pester Verwaltungsrathe Ungarische Staatsbürger sein müssen.

Sowohl bei dem Verwaltungsrathe in Wien, als auch bei demjenigen in Pest können die Mitglieder des Pariser Comités höchstens über die Hälfte der Stimmen verfügen.

Der gemeinsamen Verhandlung des Wiener und des Pester Verwaltungsrathes können nur diejenigen Angelegenheiten unterzogen werden, welche in den geänderten Statuten specieil angeführt erscheinen. Diese Angelegenheiten müssen in gemeinsamen Sitzungen der beiden Verwaltungsräthe behandelt werden, welche abwechselnd in Pest und in Wien abgehalten werden.

Der Wirkungskreis des Pariser Comités wird mit den aus den obigen Bestimmungen sich ergebenden Aenderungen gleichfalls nach den Statuten festgestellt werden.

d) Der von der Ungarischen Regierung zu ernennende Regierungscommissar wird an den Sitzungen des Pester Verwaltungsrathes, an den gemeinschaftlichen Sitzungen des Wiener und des Pester Verwaltungsrathes und desgleichen auch an den Generalversammlungen theilnehmen, und derselbe übt die in den Statuten vorbehaltenen Rechte aus.

e) Das Investitions- und das Betriebsconto der Ungarischen Linien muss von demjenigen der Oesterreichischen Linien abgesondert geführt werden, sowie auch die Fahrbetriebsmittel der Ungarischen Linien auszuscheiden sind. In der Bilanz der Gesellschaft wird der auf die Ungarischen Linien entfallende Theil des Investitionscapitals besonders ersichtlich gemacht werden. Die Ausscheidung der Fahrbetriebsmittel wird in jenem Verhältnisse erfolgen, in welchem die durchschnittliche Bruttoeinnahme pro Kilometer der Ungarischen Linien während der letzten fünf Jahre zu derjenigen der Oesterreichischen Linien steht.

f) Die in Pest zu errichtende Direction beginnt ihre Wirksamkeit mit dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages; die Ausscheidung der Fahrbetriebsmittel und des Immobilienconto, sowie die Errichtung des Investitionsconto muss spätestens am 1. Juli 1883 erfolgen.

Artikel 2. Die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft giebt ihre Zustimmung, dass die Königlich Ungarische Regierung die auf Ungarischem Gebiete liegenden Eisenbahnlinien, unabhängig von den ausserhalb Ungarns liegenden Linien der Gesellschaft, und zwar schon nach dem 1. Januar 1895 wann immer einlösen könne.

Zum Zwecke der Feststellung des Einlösungspreises wird nach den Bestimmungen des Artikels 14 der Concessionsurkunde vom 1. Januar 1855, jedoch nur unter Zugrundelegung des Reinertrages der Ungarischen Linien der Gesellschaft, jene Jahresrente ermittelt, welche der Gesellschaft für die Ablösung der Eisenbahnen zu zahlen sein wird; diese Rente kann jedoch mit Ausnahme des weiter unten angeführten Falles nicht geringer sein, als 5½ pCt. desjenigen Capitals, welches laut den von der Gesellschaft vorzulegenden und von der Ungarischen Regierung zu genehmigenden Nachweisungen im Jahre der Einlösung in den Ungarischen Linien investirt sein wird.

Dieser mit 5½ pCt. festgesetzte Zinsfuss ist nur dann als endgiltig festgestellt zu betrachten und nur in jenem Falle als

Grundlage bei Berechnung der als Einlösungspreis zu zahlenden Jahresrente zu nehmen, wenn das durchschnittliche Reinerträgniss des Ungarischen Bahnnetzes der Gesellschaft während der von dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zu rechnenden drei ersten Jahre $5^1/_2$ pCt. des investirten Capitals erreicht oder übersteigt.

In jenem Falle, wo das Reinerträgniss der Ungarischen Bahnlinien während der vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zu rechnenden drei ersten Jahre eine geringere Verzinsung als $5^1/_2$ pCt. des investirten Capitals ausweisen sollte, wird das Minimum der an die Gesellschaft zu zahlenden Jahresrente das von dem durchschnittlichen Erträgnisse der mehrerwähnten drei Jahre und von dem bis dahin investirten Capitale berechnete Procent des im Jahre der Einlösung ausgewiesenen Investitionscapitales sein.

Das im Sinne des § 1 des gegenwärtigen Vertrages zu errichtende Investitionsconto und alle Aenderungen desselben sind der Genehmigung der Ungarischen Regierung zu unterbreiten.

Bei dieser Gelegenheit wird bestimmt, dass auch die Dauer der Concessionen der Temesvar-Orsovaer, der Valkany-Perjamoser, der Totmegyer-Suranyer, der Surany-Neutraer und der Neutra-Tapolcsanyer Bahnen mit Ende des Jahres 1965 abläuft.

Artikel 3. Die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft übergibt die von Neu-Szöny bis zur Ungarischen Landesgrenze führende Theilstrecke ihrer Linie Wien-Neu-Szöny dem Ungarischen Staate, der Ungarische Staat aber übergiebt seine Waagthallinie und deren Zweiglinien: Tyrnau-Szered und Ratzersdorf-Weinern sammt der Pressburger Pferdebahn im Tauschwege der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Fahrbetriebsmittel und deren Appertinentien bilden mit alleiniger Ausnahme der Fahrbetriebsmittel der Pressburger Pferdebahn nicht den Gegenstand dieses Tauschgeschäftes; hingegen sind alle übrigen beweglichen und unbeweglichen Appertinentien, namentlich aber die vorhandenen Stations-Inventargegenstände, ferner alle für die genannten Eisenbahnlinien unter welchem immer Titel erworbenen Grundstücke, ob dieselben bis nun zu Bau- oder Betriebszwecken verwendet wurden oder nicht, beiderseits zu übergeben, sowie auch die Bau- und Grundeinlösungs-Pläne beider Linien beiderseits zu übergeben sind.

Inwieweit die auf beiden Linien vorräthigen Materialien zu übernehmen sind, wird bei Gelegenheit der Besitzübernahme, beziehungsweise der Detailübergabe, im gegenseitigen Einvernehmen bestimmt werden.

Bezüglich der Uebernahme oder Nichtübernahme der nicht den Gegenstand grundbücherlicher Aufzeichnung bildenden vertragsmässigen Rechte und Pflichten wird in einem zwischen der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen aufzunehmenden Protocolle eine Vereinbarung getroffen werden, in welcher auch jene Bahn- und Weichenwärter aufgezählt werden, welche unter Sicherung ihrer Bezahlung und Nebengebühren, sowie ihrer Pensionsansprüche zu übernehmen sein werden. Das übrige Personal der beiden Linien wird nicht übernommen werden.

Die gegenseitige Besitznahme wird mit 1. Januar 1883 erfolgen und wird von diesem Zeitpunkte an die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft die Waagthal-Linie unter jenen Bedingungen besitzen, welche in der dem folgenden Artikel gemäss auszustellenden Concessionsurkunde bestimmt werden.

Im gegenseitigen Einvernehmen wird bestimmt, dass, wenn dies die Ungarische Regierung für zweckmässig erachten sollte, die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sein wird, die Linie Neu-Szöny-Bruck vom 1. Januar 1883, das ist vom Tage der Besitznahme durch die Ungarische Regierung, bis zum thatsächlichen Ausbau der Linie Pest-Neu-Szöny auf deren eigene Rechnung in Betrieb zu behalten.

Die Bedingungen dieser provisorischen Verfügung werden durch die vertragschliessenden Parteien nachträglich festgestellt werden.

Die vertragschliessenden Parteien ermächtigen einander bezüglich der auf Grund dieses Vertrages ihnen überlassenen Eisenbahnlinien, ihr lastenfreies Eigenthumsrecht in dem betreffenden Eisenbahn-Central-Grundbuche oder insoferne einzelne zu übergebende Immobilien nicht den Gegenstand des Eisenbahn-Central-Grundbuches bilden sollten, in den bezüglichen anderen Grundbüchern ohne weiteres Befragen der anderen Partei aufzeichnen, beziehungsweise einverleiben zu lassen. Insoferne aber die den Gegenstand des Tausches bildenden Eisenbahnlinien und Immobilien mit Hypothekarschulden belastet sind oder sein sollten, übernehmen beide Parteien die Verpflichtung, diese Hypothekarlasten innerhalb längstens eines Jahres, von der Besitzübernahme an gerechnet, löschen zu lassen.

Der Tauschwerth der beiden oben genannten Linien wird auf Grund des dem factischen Zustande derselben entsprechenden Schätzungspreises durch eine aus fünf Mitgliedern bestehende Fachcommission bestimmt werden, von welchen zwei die Königlich Ungarische Regierung und zwei die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft ernennen, das fünfte Mitglied aber zugleich als Vorsitzenden die übrigen vier Mitglieder mit Stimmenmehrheit wählen werden. Wenn bezüglich der Präsidentenwahl eine Stimmenmehrheit nicht erzielt werden sollte, wird das Pester K. Handelsgericht erster Instanz in einer gemeinsamen Eingabe um Ernennung desselben ersucht werden. Den von der auf diese Weise gebildeten Fachcommission oder deren Majorität festzustellenden Schätzungspreis nehmen beide Parteien ohne Widerspruch an und zahlt denselben jede der beiden Parteien innerhalb eines Monats, vom Tage der factischen Betriebsübernahme der betreffenden Linie gerechnet, der andern Partei in baarem Gelde ohne Aufrechnung von Zinsen aus.

Artikel 4. Der Ungarische Staat concessionirt der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die in dem vorigen Artikel erwähnte Waagthalbahn und deren Verlängerung Trencsin-Sillein im Sinne und nach den Bestimmungen der gleichzeitig mit dem Abschlusse dieses Vertrages festgestellten und sammt diesem Vertrage der Ungarischen Legislative zur Genehmigung vorzulegenden Concessionsurkunde.

Artikel 5. Der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wird die principielle Bewilligung ertheilt, zur Alimentation ihrer Hauptlinien auf Grund des Gesetzartikels 31 vom Jahre 1880 über die Eisenbahnen von localem Interesse, innerhalb 10 Jahren vom 1. Januar 1883 an gerechnet, Localbahnen in der Länge von 200 km zu bauen und die bisher schon Anderen concessionirten, in ihre Hauptlinien einmündenden Localbahnen zu erwerben, beziehungsweise die auf dieselben bezügliche Concession auf sich übertragen zu lassen.

Im gegenseitigen Einvernehmen wird festgestellt, dass die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft über ihr diesfalls an die Regierung zu stellendes Ansuchen für folgende Localbahnen je eine Concession erhalten wird, namentlich:

a) für eine von Pressburg nach Szasz, eventuell mit einer Verlängerung gegen Szerdahely führende Eisenbahn;

b) für eine bei Gran-Nana von der Hauptlinie der Gesellschaft ausgehende und an einem geeigneten Punkte in das Eipel- und Granthal einerseits bis Ipolysag, eventuell bis Balassa-Gyarmath und andererseits bis Leva zu führende Eisenbahn;

c) für die Eisenbahnlinien von Felegyhaza bis Csongrad und von da am Theissufer bis zu dem gegenüber von Szentes gelegenen Punkte;

d) von Werschetz gegen Alibunar;

e) von Belincz gegen Facset;

f) von Karansebes im Bisztrathale, eventuell bis zur Wasserscheide.

Die von der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ausser den erwähnten noch zu bauenden, beziehungsweise der Gesellschaft zu concessionirenden Localbahnen werden durch die Regierung und die Gesellschaft im gegenseitigen Einvernehmen bestimmt werden.

Die der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne dieses Artikels zu concessionirenden Localbahnen werden in derselben Weise und unter denselben Bedingungen concessionirt werden, wie diese welchem immer andern Unternehmer concessionirt werden würden; die Gesellschaft wird diese Bahnen im Sinne der Bestimmungen des Gesetzartikels 31 vom Jahre 1880 unter denselben Modalitäten besitzen und in Betrieb halten, wie welche immer andere Unternehmer, und wird das Verhältniss der Gesellschaft zur Regierung hinsichtlich dieser Bahnen dasselbe sein, wie jenes irgend eines andern Concessionärs einer auf Grund desselben Gesetzes concessionirten Localbahn.

Artikel 6. Die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft verzichtet darauf, zu ihren Ungarischen Linien — im Interesse der Vermittelung des Orientalischen Verkehrs — unmittelbar z. B. bei Bazias, oder aber durch Vermittelung des Rumänischen Bahnnetzes einen besonderen Anschluss zu bewerkstelligen, oder durch die mit ihr in Verbindung stehenden Geldinstitute einen solchen Anschluss bewerkstelligen zu lassen; für den Fall aber, als trotzdem ein solcher Anschluss zu Stande käme, verpflichtet sich die Gesellschaft, den im Wege dieses Anschlusses erzielten Verkehr in Temesvar nach den für die Verkehrstheilung dort massgebenden Principien mit den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zu theilen, vorausgesetzt, dass derselbe nicht bereits in irgend einer Vorstation unter die beiden Bahnnetze getheilt worden ist. Die Ungarische Regierung versichert die Gesellschaft, dass sie den in Semlin auf die Pest-Semliner Linie kommenden und über Pest hinaus bestimmten Verkehr nach den in Pest massgebenden Principien mit der Gesellschaft theilen wird.

Artikel 7. Die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, jene Eisenbahnlinien, welche auf Grund dieses Vertrages in den Besitz der Gesellschaft übergehen oder durch sie erbaut werden, zur Concurrenz gegen die Königlich Ungarischen Staatsbahnen nicht zu benutzen; dagegen verpflichtet sich die Ungarische Regierung, dass die Königlich Ungarischen Staatsbahnen durch Vermittelung der oben erwähnten Eisenbahnlinien oder von den Stationen derselben ebenfalls keine

Concurrenz mit der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft aufstellen werden, namentlich dass zwischen jenen Stationen, deren Verkehr derzeit die Linien der einen vertragschliessenden Partei vermitteln, die andere vertragschliessende Partei mit Hilfe der oben erwähnten Eisenbahnlinien keine Concurrenztarife aufstellen wird.

Bezüglich jenes Verkehrs, welcher von den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und von denjenigen der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in gleicher Weise besorgt werden kann, wird zwischen den Directionen der beiden Bahnen gleichzeitig mit dem Abschlusse dieses Vertrages ein Uebereinkommen geschlossen werden, welches die Theilung und Richtung des Verkehrs so regeln wird, dass zwischen den beiden Bahnen jede Concurrenz ausgeschlossen sei.

Artikel 8. Bezüglich der Regelung der Verkehrsverhältnisse zwischen dem Königlich Ungarischen Staatsbahnnetze und dem Eisenbahnnetze der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie mit Rücksicht auf das öffentliche Interesse wird Nachfolgendes bestimmt:

a) Die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, für den nach den Stationen der in ihrem Besitze verbleibenden Linie Wien-Bruck, sowie für den über diese Linie nach Wien oder nach Stationen über Wien hinaus und zurück gerichteten Frachtenverkehr mit den Königlich Ungarischen Staatsbahnen directe Anschlusstarifsätze aufzustellen und der Aufstellung derselben nach Stationen fremder Bahnen beizustimmen.

Die aus den für die Linie Pest-Wien oder für Zwischenstationen derselben aufgestellten Tarifsätzen resultirenden Einnahmen werden zwischen den beiden Bahnen im Verhältnisse der durch die Waare factisch zurückgelegten Kilometerzahl getheilt werden.

Bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Station Bruck, sowie bezüglich der Fahrordnung der durchlaufenden Züge wird gleichzeitig mit dem Abschlusse dieses Vertrages zwischen den Directionen der beiden Eisenbahnen ein besonderes Uebereinkommen geschlossen.

b) Wenn die Gesellschaft zu Gunsten des Ungarischen Imports Begünstigungstarifsätze bewilligt, ist dieselbe verpflichtet, diese auch dem Ungarischen Exporte in der Weise zu bewilligen, dass beim Export derselben Waarengattung, wenn dieselbe auf den Ungarischen Linien der Gesellschaft eine ebensolche Distanz durchläuft, der Gebührenantheil für die Ungarische Linie, beziehungsweise bei grösseren Distanzen der Einheitstarifsatz nicht höher sei, als beim Import.

c) Die principielle Bestimmung des § 24 der Concessionsurkunde der Temesvar-Orsovaer Bahn über das Tarifbildungsverhältniss zwischen dem Ungarischen und Rumänischen Verkehr wird in der Weise angewendet werden, dass der Import der Rumänischen Getreide- und Mahlproducte nach denjenigen Einheitssätzen bewerkstelligt werde, wie sich solche auf Grund des Principes und des Systemes des bei dem Transporte des Getreides und der Mahlproducte in Ungarn in Anwendung stehenden Localtarifes ergeben, mit der Einschränkung jedoch, dass bei dem Transporte der Rumänischen Getreide- und Mahlproducte kein niedrigerer Einheitssatz als der durchschnittliche Einheitssatz, wie sich solcher aus den von Marchegg nach den zwischen Pest und Orsova gelegenen Stationen nach dem Localtarifsysteme aufzustellenden Tarifsätzen ergiebt, in Anwendung kommen solle; ebenso wird bei der Durchfuhr der Rumänischen Producte dasselbe Tarifbildungssystem in Anwendung kommen, und der Einheitssatz der Durchfuhrgebühren wird nicht niedriger sein, als der Einheitsdurchschnitt der von den Stationen unterhalb Pest in derselben Transito-Relation bestehenden Tarifsätze.

Insofern als die Ungarischen Productions- und Transport-Concurrenzverhältnisse Abweichungen von den Bestimmungen des obigen Punktes b) und dieses Punktes c) motiviren sollten, werden solche auf Grund der von Fall zu Fall zu erwirkenden Zustimmung der Königlich Ungarischen Regierung zur Geltung kommen können.

d) Zum Zwecke des Ausgleiches der zwischen den einerseits durch Pest und andererseits nach und von Pest gebildeten Tarife etwa vorkommenden Differenzen ist die Gesellschaft verpflichtet, den gebrochenen Verkehr im Wege der Rückvergütung der directen Exporttarifsätze theilhaftig werden zu lassen, wenn die betreffenden Sendungen aus ihrem eigenen Lagerhause oder aus irgend einem öffentlichen Lagerhause weiter befördert werden.

Zur Förderung der Ungarischen Industrie sind ferner diese Rückvergütungen auch zwischen Rohproducten und aufgearbeiteten Erzeugnissen, z. B. zwischen Getreide und Mehl, Getreide und Spirituosen, in Anwendung zu bringen, insofern als auch die Königlich Ungarischen Staatsbahnen diese Art der Rückvergütung hinsichtlich der betreffenden Waaren auf ihren eigenen Linien anwenden.

Nach Massgabe der zwischen der Regierung und der Gesellschaft in dieser Beziehung von Fall zu Fall zu treffenden Vereinbarungen werden ähnliche Begünstigungen auch den auf dem Flachlande zu errichtenden öffentlichen Lagerhäusern zu bieten sein.

e) Die auf die Tarife und auf die Erleichterung des Frachtenverkehres bezüglichen übrigen Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sind auf die Eisenbahnen von localem Interesse nicht anwendbar, und es sind auf diesen letzteren hinsichtlich des Frachtentransportes die auf diese Eisenbahnen bezüglichen Concessionsurkunden massgebend.

Artikel 9. Es wird in gegenseitigem Einvernehmen bestimmt, dass die aus diesem Vertrage etwa entstehenden strittigen Fragen durch den Pester Königlichen Gerichtshof verhandelt und entschieden werden.

Artikel 10. Die Königlich Ungarische Regierung gewährt der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für diesen Vertrag und dessen ergänzende Bestandtheile, sowie für die anlässlich der Durchführung dieses Vertrages auszustellenden Documente jeder Art (Verträge, Protocolle, Eingaben und deren Beilagen, Uebergabsverzeichnisse, Inventare, Intabulirungs- und Extabulirungsbewilligungen, Prioritätsübertragungen, Quittungen, welche über zu behebende Zahlungen auszustellen sind u. s. w.), ferner hinsichtlich der amtlichen Procedur, welche mit den grundbücherlichen Uebertragungen und mit den durchzuführenden Intabulationen verbunden ist, desgleichen auch anlässlich der gegenwärtigen Firma-Aenderung, hinsichtlich der Protocollirung der geänderten Firma, der Firmaführer, event. der Liquidatoren des gesellschaftlichen Vertrages und der Hauptetablissements — die Stempel- und Gebührenfreiheit.

Artikel 11. Dieser Vertrag erlangt für die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft Rechtskraft, sobald die Generalversammlung der Actionäre zu jenen Bestimmungen desselben, welche nach den gesellschaftlichen Statuten dieser Generalversammlung vorbehalten sind, ihre Zustimmung bezw. Ermächtigung ertheilt hat; für den Ungarischen Staat aber dann, wenn dieser Vertrag unter die Landesgesetze inarticulirt sein wird.

Wenn der diesbezügliche Beschluss der Generalversammlung der Actionäre bis Ende Juni 1882 oder aber die Genehmigung der Ungarischen Legislative bis zum letzten Tage des laufenden Jahres nicht erwirkt werden sollte, wird dieser Vertrag als nicht bestehend betrachtet werden.

Artikel 12. Dieser Vertrag wurde in zwei Originalexemplaren ausgefertigt, von denen eines in Händen der Königlich Ungarischen Regierung bleibt, das andere aber der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übergeben worden ist.

Urkund dessen die nachfolgenden Unterschriften.

Pest, den 8. Juni 1882.

Graf Julius Szapary m. p., Königl. Ungarischer Finanzminister.	Die K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Paul Ordody m. p.,	Baron Moriz Wodianer m. p.
Königlich Ungarischer Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen.	Mayrau m. p.
	Edmund Joubert m. p.

Vor uns als Zeugen:

Koloman Zahorszky m. p.	Alexander Hollan m. p.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 12. Juni 1882. (Ministerreisen und Stadtbahn. Eisenbahnrath. Schönhof-Radonitz. Galizische Transversalbahn. Waarenverkehr. Gotthard und Brenner. Verwaltungsgerichtliche Entscheidung und Definition einer Rampe. Schienenweg zur Russischen Grenze. 9 Generalversammlungen. Börsennotiz.)

Die Oesterreichischen Minister benützen ihre durch den Reichsrath-Schluss bewirkte Musse zu instructiven Reisen. Die grossartigen Kohlen- und Eisenwerke Schlesiens wurden vom Minister des Innern und des Ackerbaues besichtigt; der Handelsminister machte an der Berliner Stadtbahn, der Post und den Telegraphen seine Studien. Die ihm von einem dortigen Interviewer in den Mund gelegte Aeusserung, dass diese Bahn wegen der 10 Minuten betragenden Abfahrtsintervalle nicht entspreche, dürfte apokryph sein. Wir würden uns hier mit einer noch längeren Zwischenzeit begnügen, wenn die Stadtbahn nur überhaupt zu Stande käme. Unverantwortliche Verschleppungen und Verdächtigungen, welche letztere schon zu scandalösen Gerichtsscenen führten, verhindern ihr Zustandekommen. Dieselbe ist für die Grossstadt Wien unaufschiebbar und doch sind es nur die im Gemeinderath vertretenen Hauseigenthümer, welche die Verminderung der Häuserwerthe in Folge der Stadtbahn fürchten und deren Realisirung daher mit Scheingründen hintanzuhalten suchen. Sie irren sich darin zu ihrem Nachtheile, denn in London, Newyork und Berlin haben die Häuser durch die Stadtbahn nur gewonnen; „das Bessere ist der Feind des Guten“ bewährt sich auch in dieser Frage in Wien; nicht „ästhetische“ Motive, sondern kleinliche Interessen stehen in Wien dem Stadtbahn-Projecte entgegen; wollte man warten, bis ein solches

in unanfechtbarer Vollkommenheit vorliege, so würde nie der Bau beginnen. Es wäre zu wünschen, dass die Regierung sich der Wiener Stadtbahn als einer Reichsangelegenheit annähme, da von ihrer Einsicht mehr als von der unserer Gemeindevertretung zu erwarten ist. Vorarbeiten, darunter von dem unvergesslichen v. Weber, stehen in einer embarrassirenden Reichhaltigkeit zu Gebote. Der Personen- und Frachtenverkehr von Wien und die Approvisionirung dieser Stadt wird nicht nur die in dieselbe direct einmündenden, sondern auch deren Hinterbahnen stark alimentiren.

Die vom Oesterreichischen Handelsministerium zur Wahl von Mitgliedern des Eisenbahnrathes aufgeforderten Handelskammern und Corporationen hatten ihre Delegirten bis zum 10. d. Mts. bekannt zu geben, da am 1. Juli der neue Eisenbahnrath seine Wirksamkeit beginnen soll. In der Zwischenzeit wird das Handelsministerium die von ihm zu ernennenden Mitglieder des Eisenbahnrathes bezeichnen und dürfte auf die Wahl dieser Persönlichkeiten der Präsident der Direction für den Staatsbahnbetrieb, Sectionschef v. Czedik, dessen definitive Ernennung auf diesen Posten nach dem offiziösen „F. B." unmittelbar bevorstehen soll, den massgebendsten und gewiss hochverdienten Einfluss ausüben. Das Handelsministerium konnte nicht früher die von ihm zu ernennenden Mitglieder des Eisenbahnrathes bezeichnen, bevor die aus freier Wahl der Corporationen hervorgegangenen angezeigt waren, da die Wahl der Ersteren in mancher Beziehung ergänzend und verbessernd auf die Zusammensetzung der gesammten Körperschaft einwirken kann. Und dieser Ergänzung und Verbesserung wird es sehr bedürfen, da mit wenigen Ausnahmen die bis jetzt dem Handelsministerium bekannt gegebenen Namen nur wenig Chancen für die glückliche Lösung der dem Eisenbahnrathe zugewiesenen Fragen bieten sollen. Die Eisenbahnräthe sollen vor Allem tarifkundig und mit den Verkehrsinteressen der von der betreffenden Eisenbahn durchzogenen Gebiete vollständig vertraut sein und den grossen und schwierigen Aufgaben dieses Rathes Arbeitslust und Arbeitsfähigkeit entgegenbringen. Doppelt sorgsam muss der Handelsminister in der Auswahl der von ihm zu ernennenden Eisenbahnräthe sein, soll diese Körperschaft den in sie gesetzten Erwartungen entsprechen und da die ganze Sache eine neue, ein erster Versuch ist, so ist alle Vorsicht geboten, dass nicht durch eine verfehlte Zusammensetzung die Institution von Vorneherein ihren Credit verliert.

Die Concessionsurkunde für eine normalspurige Localbahn von Schönhof nach Radonitz an die Oesterreichische Localeisenbahngesellschaft, welche deshalb die Bahnlinie Kaschitz-Schönhof zu erwerben hat, wurde publicirt. Die ganze Strecke von Kaschitz nach Radonitz wird nach Erbauung der jetzt concessionirten Linie als eine einheitliche Bahn zu betrachten sein. Der concessionirten Bahn, die eine Länge von circa 9,9 km haben soll, werden die im Gesetze vom 25. Mai 1880 aufgezählten Begünstigungen für Localbahnen gewährt. Der Bau ist sofort zu beginnen und ist die Bahn längstens bis zum 28. Februar 1883 zu vollenden und dem Verkehre zu übergeben. Der Localeisenbahn-Gesellschaft wird überdies die Verpflichtung auferlegt, auf Verlangen der Staatsverwaltung von einem Punkte der Schönhof-Radonitzer Bahn eine Abzweigung nach Fünfhunden herzustellen, sobald die Verzinsung und Amortisation des für diese Zweigbahn aufzuwendenden Anlagecapitals sichergestellt sein wird.

Die Offertausschreibung für den Bau der Galizischen Transversalbahn soll dieser Tage erfolgen. Derselbe soll doch an Einen Unternehmer vergeben werden, weil die Regierung zu der Ueberzeugung gelangt sei, dass auf diese Art der Bau schneller fertig wird und sich billiger stellt, als in eigener Regie, was sich sowohl beim Bau der Rakonitz-Protiviner Bahn, als auch bei der Tarnow-Leluchower Staatsbahn ergeben hat, wo bei der Grundeinlösung für 1 □R. sogar 1 000 fl. verlangt wurden, so dass die Grundeinlösung an Private vergeben werden musste. Die Offertausschreibung ist 80 Bogen stark. Principiell soll der Bau dem Offerenten des niedrigsten Preises überlassen werden, welcher sich verpflichtet, die Linie Saybusch-N.-Sandec binnen 3 Jahren, hingegen die Linie Grybow-Zagorz und Stanislau-Husiatyn binnen 2 Jahren auszubauen. Der Unternehmer hat die Schienen zu liefern und bei den Bauarbeiten nur Landeskinder zu verwenden. Baron Schwarz und der Engländer Tancred reflectiren bisher allein auf diesen Bau und soll statt einer Concurrenz eine Vereinigung beider Unternehmungen für denselben stattfinden. (Trotz der obigen 1 000 fl. ist bei der Ansicht der demoralisirenden und finanziell schädlichen Wirkung der Generalentreprise zu beharren. Anm. d. Red.)

Der Ungarisch-Oesterreichische Waarenverkehr im März 1882 stellt sich wie folgt: Der Import aus Oesterreich betrug 3 582 Stück und 743 815,31 Metercentner im Werthe von 22 436 402 Gulden, aus anderen Ländern 6 823 Stück und 367 601,40 Mctr. im Werthe von 4 245 127 fl. Der Export betrug nach Oesterreich 164 965 Stück und 1 265 691 Mctr. im Werthe von 18 640 572 fl. und nach anderen Ländern 8 133 Stück und 540 704,85 Mctr. im Werthe von 7 304 216 fl. Dem Gesammtimporte im Werthe von 26 681 529 Gulden steht somit ein Gesammtexport im Werthe von 25 944 788 Gulden gegenüber; gegenüber Oesterreich überwiegt der Import um 3 985 830 Gulden, gegenüber anderen Ländern der Export um 3 059 089 fl., so dass sich im Ganzen als Differenz 736 741 fl. ergeben. Bei dem Import sind hervorragend die Gruppen: Colonialwaaren (3 449 634 fl.), Garten- und Feldfrüchte (2 297 647 fl.), Metalle und Metallwaaren (1 767 272 fl.), Webe- und Wirkwaaren (9 679 835 fl.), Webe- u. Wirkmaterialien u. Garne (1 631 009 fl.), Kautschuckwaaren (1 147 591 fl. u. s. w.; beim Exporte die Gruppen: Garten- und Feldfrüchte (8 959 191 fl.), Thiere (5 601 919 fl.), Getreide- und Nahrungsmittel (2 231 620 fl.), Brennmaterial (1 343 272 fl.), Webe- und Wirkmaterialien und Garn (1 517 068 fl.), Webe- und Wirkwaaren (1 259 913 fl.) u. s. w. vertreten.

Die Direction der Gotthardbahn hat die Oesterreichisch-Ungarischen Bahn-Verwaltungen von der am 1. Juni d. J. stattgehabten Eröffnung der Linie von Luzern nach Chiasso in Kenntniss gesetzt. Hiervon wurden die Manipulationsorgane mit dem Bemerken verständigt, dass Güter mit direct nach Stationen der Linie Luzern-Chiasso lautenden Frachtbriefen zur Beförderung angenommen werden können. Beachtenswerth in diesem Momente erscheint jener Vorschlag, welcher schon 1877 von dem Italienischen Minister Depretis gemacht wurde, das gesammte festländische Bahngewebe in zwei Längennetze, ein östliches Adriatisches und ein westliches Mittelländisches zu theilen, deren einem die Verbindung mit Frankreich durch Nizza und den Mont-Cenis zufiele, während das andere Netz durch den Brenner, Pontebba und Semmering den Verkehr mit Deutschland und Oesterreich zu vermitteln hätte. Die Verbindungen über die grosse Gotthardstrasse sollten zwischen beiden gleich vertheilt werden. Uebrigens werden bisher, Mailänder Berichten zufolge, die Frachten noch immer über den Brenner befördert, weil die Tarife der Gotthardbahn nicht entsprechen.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofes vom 3. Januar 1882 hat in den Fällen, wo die Landesgesetzgebung die Herstellung der Zufahrtstrassen ohne Einschränkung der Concurrenz zuweist, dieselbe auch jene Mehrkosten zu tragen, welche dadurch entstehen, dass das Niveau des Bahnhofes von jenem der Zufahrtstrasse differirt und dadurch nur durch ein Ansteigen der Strasse gewonnen werden kann. Die Bestimmung eines solchen Gesetzes, dass die Herstellung der erforderlichen Verbindungsrampen der Eisenbahngesellschaft obliege, ist dahin zu interpretiren resp. zu definiren, dass unter Rampen nur eine solche Herstellung beim Wegebau verstanden werden kann, durch welche die Erreichung eines Niveaus, zu welchem der Verbindungsweg sich nach den Terrainverhältnissen oder bei Wegebauten gewöhnlicher Weise nicht entwickeln könnte, ermöglicht wird.

Die Herstellung eines neuen Oesterreichischen Schienenweges zur Russischen Grenze wird durch den Bau von Concurrenzlinien und solchen Bahnen, welche das naturgemäss der Lemberg-Czernowitzer Bahn zugehörige Verkehrsgebiet einschränken, für dieselbe zur Lebensfrage, um eventuellen finanziellen Nachtheilen thunlichst zu begegnen, andererseits aber ihre Prosperität zu heben. Deshalb beabsichtigt die genannte Bahngesellschaft eine normalspurige Localbahn von Chodorow nach Podwoloczyska an der Russischen Grenze oder von einem Punkte zwischen Tarnopol und Podwoloczyska zu bauen. Dadurch würde eine Schienenstrasse geschaffen, welche einen der fruchtbarsten Theile Galiziens (Podolien) durchzieht und nicht nur einen ergiebigen Localverkehr in Aussicht stellt, sondern auch durch Heranziehung des Russischen Transitverkehrs zu einer grösseren Bedeutung sich aufschwingen könnte. Die Vorconcession für diese Linie wurde bereits gewonnen und wird eben die Kostenfrage einer gründlichen Erwägung unterzogen.

Die Erste Siebenbürger Eisenbahn hielt am 30. d. Mts. ihre 16. Generalversammlung ab. Aus dem vorgelegten Geschäftsberichte heben wir hervor, dass im Jahre 1881 die Gesammteinnahmen 1 274 424 fl. 22 kr. und die Gesammtausgaben 1 090 924 fl. 20 kr. erreichten, daher der Betriebskosten-Ueberschuss 183 500 fl. 2 kr. beträgt. Zur Einlösung der Actien- und Obligationscoupons sind jedoch 1 988 629 fl. 2 kr., mithin zu Lasten des Staatsgarantieconto 1 805 129 fl. pro 1881 erforderlich. — Die Einnahmen waren gegen das Jahr 1880 in Folge der Kündigung des mit den Ungarischen Staatsbahnen bestandenen Cartells geringer; aber auch die Ausgaben verminderten sich fast um denselben Betrag.

Die Kremsierer Eisenbahn hielt am 4. d. Mts. ihre 2. Generalversammlung. Der vorgelegte Bericht enthält die Entstehungsgeschichte der einzelnen Strecken. Der Eigenbetrieb wird auf sämmtlichen gesellschaftlichen Strecken vom 1. October l. Js. aufgenommen und soll bis zu diesem Zeitpunkte auch die im Bau begriffene Strecke Holleschau-Bistritz dem Verkehr übergeben werden. — Der Antrag des Verwaltungsrathes: von dem auf der Strecke Hullein-Kremsier bei einem Actiencapitale von 250 000 fl. erzielten Betriebsüberschusse von 26 380 fl. 85 kr., nach Abschlag des hiervon für den Actiencoupon pro 2. Januar 1882 à 50 fl. (5 pCt.) bezahlten Betrages von 12 500 fl., sowie von restlichen 12 880 fl. 85 kr. den Superdividenden-Coupon pro 1. Juli mit 10 fl. (1 pCt. sohin 6 procentige Verzinsung) einzulösen, dem Amortisationsfonds 156 fl. 78 kr., dem Pensionsfonds 1 000 fl., dem Bahnerhal-

tungsfonds 3 000 fl., dem Reservefonds 5 000 fl. zuzuführen und 2 224 fl. 7 kr. auf neue Rechnung vorzuschreiben, wurde einstimmig angenommen. — Der Regierung wird für ihre Unterstützung und dem Verwaltungsrathe für dessen Verzicht auf die statutenmässige Tantième gedankt.

Die am 5. d. Mts. abgehaltene 7. Generalversammlung der Wien-Aspangbahn beschloss, dass der den Gewinn pro 1881 repräsentirende Betrag von 7 692 fl., welchen die Gesellschaft als zehnprocentige Quote des Brutto-Betriebsergebnisses der Bahn von der Societé Belge des chemins de fer erhalten hat, pro 1882 vorgetragen und dass die Bezüge des Verwaltungsrathes für das laufende Jahr mit 3 600 fl. pauschalirt werden. Die Verwaltung hat mit den Eigenthümern der Wiener Verbindungsbahn eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach vom 15. Juni ab ein directer Verkehr vom Hauptzollamte vorläufig zu 3 Stationen der Wien-Aspangbahn und umgekehrt eingeführt wird. (Vorläufig werden vom Hauptzollamte 7 Züge täglich abgehen.)

In der am 6. d. Mts. stattgefundenen 10. Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn wurde eine erhebliche Besserung in allen Zweigen des Betriebs constatirt. Die gesammten Einnahmen betrugen 3 934 551 fl., die Ausgaben 2 104 522 fl., demnach der Betriebsüberschuss 1 830 029 fl. An Staatsgarantie wurden 1 545 613 fl. gegen 1 637 267 fl. im Jahre 1880 und zwar nur von Ungarn beansprucht, nachdem die Oesterreichische Linie keines Zuschusses bedarf und vielmehr auf die Garantieschuld 204 000 fl. zurückzahlen wird. Die Generalversammlung beschloss, mit Rücksicht auf die Entscheidungen der höchsten inländischen Gerichtshöfe und die ursprüngliche Intention der Contrahenten bezüglich der Einlösung der gesellschaftlichen Coupons in Silber den Text der am 1. Januar 1882 auszugebenden neuen Couponsbogen zu den Obligationen des im Jahre 1868 aufgenommenen Prioritäts-Anlehens von 38 825 200 fl. wie folgt abzuändern: „Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn bezahlt ohne Abzug dem Ueberbringer dieses Prioritätencoupons fünf Gulden Silber.“ Der Passus „oder 12½ frcs.“ entfällt. Die entsprechende Statutenänderung wurde gleichfalls votirt.

Die 14. Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn fasste am 7. d. Mts. folgende Beschlüsse rücksichtlich der Verwendung des Reingewinns und der Vermehrung des Anlagecapitals u. z.: (A.) a) der am 1. Juli 1882 fällige Coupon der Stammactien wird mit 3 fl. 30 kr. Oe. W. eingelöst und der erübrigende Betrag von 8 549 fl. dem Conto der ausserordentlichen Reserve des garantirten Netzes zugeschrieben; b) der am 1. Juli 1882 fällige Coupon der Actien lit. B. wird mit 10 fl. Oe. W. eingelöst und der hiernach verbleibende Rest von 124 383 fl. wird auf das Conto des ordentlichen Reservefonds des Ergänzungsnetzes übertragen. — (Dann B): a) das Actiencapital des Ergänzungsnetzes wird zum Zwecke der Vermehrung des Maschinen- und Wagenparkes, zur Erweiterung der Bahnanlagen etc. durch Ausgabe von 30 000 Stück Actien lit. B. zu 200 fl. Nominal von 24 Millionen Gulden auf 30 Millionen Gulden erhöht; b) der § 8 der gesellschaftlichen Statuten erhält folgende Fassung: „Das Actiencapital besteht aus 180 000 Stück Actien erster Emission (Stammactien) gleich 36 Millionen Gulden, und 150 000 Stück Actien lit. B. gleich 30 Millionen Gulden“; c) der Verwaltungsrath wird ermächtigt, von den neu auszugebenden 30 000 Stück Actien lit. B. vorerst die Hälfte, das ist 15 000 Stück, nach seinem Ermessen entweder auf einmal oder successive zu begeben. Die Begebung des Restes bleibt dem Beschlusse einer späteren Generalversammlung vorbehalten; d) der durch Begebung dieser neuen Actien eventuell erzielte Agiogewinn fliesst dem ausserordentlichen Reservefonds des Ergänzungsnetzes zu.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Oesterreichischen Staatsbahn nahm am 10. d. M. den an anderer Stelle (Seite 627) mitgetheilten, von dem früher mitgetheilten Entwurf in wesentlichen Punkten verschiedenen Vertrag mit der Ungarischen Regierung mit 2139 Stimmen gegen 1 (überdies protestirende) Stimme an. Der Verwaltungsrath theilte vor der Debatte mit, dass der Oesterreichische Handelsminister die Gesellschaft aufgefordert habe, in Berücksichtigung der eingetretenen dermaligen Verhältnisse derselben und ihrer Beziehungen zur Oesterreichischen Regierung mit ihm im Wege der Verhandlung in Contact zu treten und Delegirte abzuordnen, was sehr beifällig aufgenommen wurde. Aus der meritorischen Debatte über den Vertrag ist hervorzuheben, dass auf die Einwendungen, welche ein Actionär gegen den Vertrag erhoben hatte, ein Verwaltungsrath erwiderte, durch die neue Organisation werde die gemeinsame Berathung der der ganzen Gesellschaft gemeinsamen Interessen nicht alterirt und man könne es füglich den Regierungen überlassen, bei Ausübung ihres Genehmigungsrechtes zu entscheiden, ob etwas mit den Gesetzen im Einklang sei oder nicht. Ein Actionär aus Pest betonte, dass der Vertrag den Interessen der Gesellschaft vollständig entspreche, da durch denselben dem Zustande des Kampfes in Ungarn ein Ende gemacht werde, wofür dem Verwaltungsrathe der Dank gebühre. In demselben Sinne spricht Actionär und Reichstags-Abgeordneter Pazmandy (Pest), welcher betont, dass in dieser Frage das ganze Land hinter der Ungarischen Regierung stehe und dass es für die Actionäre viel besser gewesen wäre, wenn dieser Vertrag schon vor Jahren abgeschlossen worden wäre. Ein dritter Actionär und Advokat bemerkte, dass die juridischen Einwendungen gegen den Vertrag nicht haltbar seien, da weder das Oesterreichische noch das Ungarische Gesetz gegen den Vertrag spreche. Er wünscht jedoch vom Verwaltungsrathe eine Aufklärung bezüglich der Vortheile, welche der Gesellschaft aus dem Vertrage erwachsen, sowie darüber, ob aus dem Austausche der Strecke Bruck-Neu-Szöny gegen die Waagthalbahn nicht vielleicht ein Nachtheil für die Oesterreichischen Linien der Gesellschaft erwachse. Verwaltungsrath, Präsident der Advokatenkammer und Herrenhausmitglied, Baron Haerdtl, bemerkt hierauf, der hauptsächlichste Vortheil des Vertrages bestehe in dem Frieden mit Ungarn. Die Gesellschaft baute Linien bis zur Grenze und konnte sie nicht eröffnen, der Ankauf der Waagthalbahn wurde ihr nicht gestattet, der Tarif kostete der Gesellschaft in einem Jahre 1½ Millionen Gulden, die Gesellschaft konnte in Pest keine über ihre Linien hinausgehenden Karten ausgeben, wodurch der Personenverkehr beschränkt wurde. — Diesen Zuständen musste ein Ende gemacht werden; die Ungarische Regierung sei auch in vielen Punkten der Gesellschaft entgegengekommen. Was die Waagthalbahn betreffe, habe die Gesellschaft deren Besitz immer angestrebt und halte es auch dem Oesterreichischen Interesse für zuträglicher, wenn die Staatsbahn selbst diese Linie besitze, als dass sie einem Concurrenten gehöre. Die Linie Bruck-Neu-Szöny sei allerdings werthvoll, allein welchen Werth sie haben würde, wenn ihr eine Concurrenzlinie erstehen sollte, sei zweifelhaft. Ein vierter Actionär gab im Namen der Französischen Actionäre eine Erklärung ab, in welcher dem Verwaltungsrathe der Dank für den Abschluss des Vertrages mit der Ungarischen Regierung ausgesprochen wird, und Actionär Pazmandy dankte in Französischer Sprache für das Entgegenkommen, welches die Französischen Actionäre dem Lande, das er repräsentire, entgegengebracht haben.

Von der am 23. v. Mts. abgehaltenen 9. Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn ist nachzutragen, dass von der Verlesung des Geschäftsberichtes Umgang genommen, dagegen eine Modification der Statuten in der Richtung vorgenommen wurde, dass das gegenwärtige, aus Verwaltungsraths-Mitgliedern bestehende, an Stelle einer Direction eingesetzte Executivcomité auf statutarischen Boden gestellt wird, indem nämlich nach der genehmigten Statutenänderung der Verwaltungsrath ermächtigt wird, ein aus seiner Mitte erwähltes, aus drei Mitgliedern bestehendes Executivcomité mit den Obliegenheiten und Befugnissen der Direction zu betrauen.

In der 7. Generalversammlung der Erzherzog Albrechtbahn vom 31. v. M. wurde die Bilanz pro 1881 ohne Verlesung des Geschäftsberichtes genehmigt. Folgender Antrag des Verwaltungsrathes wurde ebenfalls einstimmig angenommen: Der Einlösungsbetrag für die Actiencoupons pro 1. Januar und 1. Juli 1882 wird zusammen auf 3 fl. Silber festgesetzt und wird daher der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar 1882 fällig gewesenen Actiencoupons ermächtigt, den am 1. Juli 1882 fällig werdenden Coupon mit 2 fl. Silber einzulösen. In Betreff der Entlohnung des Verwaltungsrathes wurde, gleichfalls einhellig, folgender Antrag angenommen: Es wird dem Verwaltungsrathe als Vergütung für den ihm nach den Statuten gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1882 ein Betrag von 6 000 fl. bewilligt, über dessen Vertheilung unter den einzelnen Mitgliedern der Verwaltungsrath selbst entscheidet.

Die 26. Generalversammlung der Elisabeth Westbahn wurde am 31. v. Mts. abgehalten. Die Uebergabe der Bahn an die Staatsverwaltung wurde am 1. Januar 1882 vollkommen ordnungsgemäss vollzogen. Von diesem Zeitpunkte an ist die eigentliche Geschäftsleitung aus den Händen des Verwaltungsrathes in jene der Regierung übergegangen, in Folge dessen auch die unmittelbare Einflussnahme des Verwaltungsrathes auf die Gesammtgebahrung ihr Ende erreicht und dessen mehr als 25jährige Thätigkeit in dieser Richtung ihren Abschluss gefunden hat. Der Verwaltungsrath hielt aus diesem Anlasse einen Rückblick auf das Entstehen und die Entwickelung des Unternehmens in diesem Zeitraume. Bezüglich der von der Staatsverwaltung auf Grund des § 8 des Uebereinkommens zur Verfügung gestellten Jahresrente schlägt der Verwaltungsrath vor, die für die Actiencoupons erster und zweiter Emission bestimmten Aufzahlungen von 1 fl. Oest. Währ. in Noten und 50 kr. Oest. Währ. in Silber nicht zur Gänze zur Einlösung der Coupons des zweiten Semesters zu verwenden, sondern dieselben auf beide Coupons zu gleichen Theilen zu repartiren, so dass die Coupons vom 1. Juli 1882 mit 1. Januar 1883 für die Actien erster Emission mit je 5 fl. 75 kr. Oest. Währ. in Noten und für die Actien zweiter Emission mit je 5 fl. 25 kr. Oest. Währ. in Silber zur Einlösung kommen. Die Coupons der Actien dritter Emission gelangen jedesmal mit 5 fl. Oest. Währ. Silber zur Einlösung. Dieser Antrag wurde einstimmig ohne Debatte angenommen. Der Verwaltungsrath theilte weiter mit, die durch das Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung gebotenen Aenderungen der Statuten haben die Genehmigung des Ministeriums des Innern erhalten, und es bilden nun

die Bestimmungen dieses Uebereinkommens einen Nachtrag zu dem Gesellschaftsstatut. Desgleichen hat die Eintragung dieser Bestimmungen in das Handelsregister und in das Eisenbahnbuch, in letzterem insbesondere die Haftung des Reinerträgnisses der Linien der Elisabethbahn für die Zahlung der der Gesellschaft behufs Abstattung der Actien- und Obligationszinsen zugesicherten Jahresrente stattgefunden. Die Bau- und Betriebsrechnungen des Jahres 1880 wurden vom Handelsministerium ohne Vornahme einer Aenderung erledigt. Die Bau- und Betriebsrechnungen des Jahres 1881, in welchem der Verwaltungsrath schon als Mandatar der Regierung fungirte, sind dem Handelsministerium bereits vorgelegt worden.

Den **Transportwerthen** wurde auch in der verflossenen Woche auf der Börse eine sich immer mehr steigernde Beachtung zugewendet. Die Einnahmen fast aller Bahnen zeigen stetig wachsende Beträge; die Consolidirung der Gesellschaften ist durchgeführt; sie sind vollkommen sanirt. Zum Wochenschluss hat die Nordbahn trotz Privilegien-Bedenken den Cours von 2780 erreicht; Nordwest (207) emanzipirt sich, ungeachtet der bedeutenden Steuerleistung, von der Staatsgarantie; die Elbethal wird mit 227 nicht zu theuer gehalten; der Friede Ungarns mit der Staatsbahn wurde 331 taxirt; Südbahn war mit 147 beliebt; Carl-Ludwig stieg auf 318 in Folge der beschlossenen Ausgabe von Prioritäten für die neue Localstrecke, da diese Geldbeschaffung billiger ist, als die Zugesellung neuer Compagnons durch Actien.

Der Bau des Brandleite-Tunnels.

Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin unternahm am 10. und 11. d. M. eine Excursion*) zur Besichtigung der in Bau begriffenen Bahn Arnstadt-Plaue-Suhl-Grimmenthal-Ritschenhausen und insbesondere des bedeutendsten Bauwerks auf derselben, des Brandleite-Tunnels.

Die Bau leitenden und Bau ausführenden Beamten empfingen die Mitglieder des Vereins theils an der Eisenbahnstation Plaue, von wo man sich zu Wagen nach dem östlichen Eingang des Tunnels begab, theils an diesem Tunneleingang selbst, veranstalteten eine Befahrung dieser östlichen Seite des Tunnels und gaben in der zuvorkommendsten und liebenswürdigsten Weise alle auf die Bauausführung bezügliche Aufklärung.

Wir entnehmen diesen Mittheilungen Folgendes:

Die z. Zt. im Bau begriffene Eisenbahnlinie Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen, welche sich in der Richtung von N. O. nach S. W. im wilden Gerathale und weiter im gewundenen Lubenbachthale gegen die Höhen des Thüringer Waldes hinzieht, erreicht auf der Wasserscheide zwischen der Werra und Gera einen verhältnissmässig schmal aufsteigenden, zur Beerberg-Gruppe gehörenden Bergrücken, die sogenannte Brandleite. Dieser aus den Conglomeratschichten des Rothtodtliegenden, aus krystallinischen, aus den härtesten Hornstein-Porphyren bestehende Bergrücken soll mit einem Tunnel von 3 030 m Länge durchörtert werden.

Im Herbste des Jahres 1880 wurden die ersten Vorbereitungen für die Bauausführung getroffen. Bei der aussergewöhnlichen Härte des zu durchbohrenden Gesteins musste von vornherein angenommen werden, dass bei Handbetrieb kein grösserer Stollenfortschritt als durchschnittlich 0,7 m für jeden Ort in 24 Stunden zu erreichen sein würde. Diese Annahme hat sich bis jetzt bestätigt, da in den mit Handbetrieb aufgefahrenen Stollenstrecken je nach der Gesteinsart ein Fortschritt von 0,3 bis 0,8 m in 24 Stunden erreicht wurde. Bei Handbetrieb würde die Fertigstellung des Tunnels hiernach einen Zeitaufwand von 7 Jahren erfordert haben. Da eine so lange Bauzeit nicht zugestanden werden konnte, mussten für den Vortrieb des Richtstollens Gesteins-Bohrmaschinen zur Anwendung kommen. Man entschloss sich, auf der östlichen Tunnelseite Brandt'sche Dreh-Bohrmaschinen, auf der westlichen Frölich'sche Percussions-Bohrmaschinen anzuwenden und — auf diese Weise einen für die Technik wichtigen und interessanten Wettkampf eröffnend — die Frage in Betreff der Zweckmässigkeit der beiden in Betracht kommenden Systeme der Entscheidung näher zu führen.

Das auf der Ostseite für den Betrieb der Brandt'schen Bohrmaschinen erforderliche Druckwasser wird durch 4 Paar Druckpumpen auf 80 bis 120 Atmosphären gepresst, während auf der Westseite die für den Betrieb der Percussions-Bohrmaschinen erforderliche Luft durch 3 Compressoren auf 5 Atmosphären comprimirt wird. Zum Betriebe dieser Presspumpen auf der einen und der Compressoren auf der anderen Tunnelseite sind die vorhandenen verhältnissmässig geringen Wasserkräfte nutzbar gemacht, indem Thalsperren in den kleinen Seitenthälern das Wasser aufstauen, welches durch lange theils offene, theils geschlossene Leitungen den Turbinen zugeführt wird. Um bei etwaigem Wassermangel, welcher besonders im Winter bei anhaltendem Froste zu befürchten steht, keine Betriebsstörungen zu erleiden, sind ausserdem auf beiden Tunnelseiten Vorkehrungen getroffen, um die fehlende Wasserkraft nöthigenfalls durch Dampfkraft ersetzen zu können. Diese musste auf der Westseite bereits häufig in Anspruch genommen werden, während auf der Ostseite die nutzbar gemachten Wasserkräfte für den Betrieb seither vollständig ausgereicht haben.

Bis jetzt sind auf jeder Tunnelseite rot. 800 m, im Ganzen also 1 600 m Stollen, demnach über die Hälfte des aufzufahrenden Stollens fertig, auch einige hundert Meter Vollausbruch Tunnelmauerung auf jeder Seite hergestellt. Der ganze Betrieb befindet sich in einem sehr geregelten Gange, obgleich der ausserordentliche Wasserandrang die Arbeiten bedeutend erschwert. Auf der Ostseite musste der Vortrieb des Stollens wegen der vor Ort plötzlich hervorbrechenden anhaltenden starken Quelle auf mehrere Monate vollständig eingestellt werden; auf der Westseite sind besonders in letzter Zeit fortdauernd wasserführende Schichten durchfahren, welche z. Zt. 200 l Wasser pro Secunde dem Stollen zuführen, so dass dem Tunnel ein ganz ansehnlicher Bach entströmt, den man nunmehr für den Betrieb der Bohrmaschinen ebenfalls nutzbar zu machen die nöthigen Vorkehrungen trifft.

Auf der Ostseite wurde in letzter Zeit ein Stollenfortschritt von 4 m pro 24 Stunden erreicht; hier erregt besonders der geregelte und sichere Gang, sowie die Leistung der Brandt'schen Bohrmaschinen ein ausserordentliches Interesse; der Fortschritt des westlichen Stollens leidet sehr unter dem enormen Wasserzudrange, umsomehr als dort das Gefälle des Stollens ein sehr geringes ist. Das anfangs zu 1 : 1 000 projectirte Gefälle ist bereits bis 1 : 500 gesteigert, indessen ist die Behinderung z. Zt. noch eine so erhebliche, dass ein Fortschritt über 2 m pro 24 Stunden nur mit ausserordentlicher Anstrengung erreicht werden kann.

Der unter der Königlichen Direction zu Magdeburg stehende Bau der Bahn wird von dem Eisenbahn-Bauinspector Lengeling (welcher auch den Bau des Cochemer Kaiser Wilhelms-Tunnels auf der Moselbahn s. Z. geleitet hat) als Referenten der genannten Direction im Allgemeinen geleitet. Die specielle Ausführung des Brandleite-Tunnels leitet der Abtheilungs-Baumeister Richard in Suhl, während der erste Theil des Bahnbaues (Plaue bis in die Nähe des östlichen Eingangs zum Tunnel) dem Abtheilungs-Baumeister Schwedler und der zweite Theil (Suhl-Grimmenthal-Ritschenhausen) dem Eisenbahn-Bauinspector Bode unterstellt ist.

*) Es war sehr erfreulich, dass der Verein die seit mehreren Jahren unterlassenen Sommer-Ausflüge durch diese Excursion wieder aufnahm und dass zur Besichtigung die erwähnte sehr interessante Bauausführung ausgewählt wurde.

Der Böhmische Braunkohlenverkehr im Jahre 1881.

Die Statistik des Böhmischen Braunkohlenverkehres, welche die Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft alljährlich veröffentlicht, weist für das Jahr 1880 eine Mehrproduction von 414 935 t aus. Es sind im genannten Jahre durch 14 421 Arbeiter 6 116 590 t, von jedem Arbeiter also durchschnittlich 424 t Kohle zu Tage gefördert worden. Der Geldwerth dieser Production betrug nach den Mittelpreisen am Erzeugungsorte im Elbogen-Falkenauer Revier 1 320 709 fl. oder pro Tonne 208 kr. und im Teplitz-Brüx-Komotauer Revier 6 860 464 fl oder pro Tonne 125 kr. In den einzelnen Bezirken der Revierbergämter stellten sich die Mittelpreise pro Tonne im Jahre 1880 folgendermassen: in Falkenau auf 230 kr. gegen früher 236 kr., in Elbogen auf 180 kr. gegen 182, in Komotau auf 137 kr. gegen 134, in Brüx auf 120 kr. gegen 115 und in Teplitz auf 130 kr. gegen früher 121 kr. Diese Durchschnittsziffern des Geldwerthes kennzeichnen am Besten die Absatzverhältnisse der Böhmischen Braunkohle. Aus der Geringfügigkeit der Differenzen gegen 1879 kann geschlossen werden, dass dieselben weniger einer Aufbesserung oder Verminderung der Verkaufspreise zuzuschreiben sind, als vielmehr der Förderung von grösseren oder kleineren Mengen mehr- resp. minderwerthiger Kohle. Mit diesen Ziffern ist aber auch constatirt, dass das seit 1874 stetige Zurückgehen des Durchschnittspreises im Jahre 1880, welches Verkehrsjahr in jeder Beziehung äusserst günstig verlief, zum Stillstande gekommen ist.

Im Jahre 1880 waren im Elbogen-Falkenauer Revier 65 und im Komotau-Brüx-Teplitzer Revier 167 Kohlenbergbau-Unternehmungen im Betriebe, von welchen 121 Schächte durch Flügelbahnen direct mit den die Reviere durchziehenden Hauptbahnen in Verbindung standen. Das auf diese Bahnen im Jahre 1881 zur Aufgabe gelangte Kohlenquantum betrug nicht weniger als 5 492 189 t und es entfielen davon auf die Aussig-Teplitzer Eisenbahn 3 395 998 t oder 61,8 pCt., auf die Buschtěhrader Eisenbahn 480 990 t oder 8,8 pCt., auf die Dux-Bodenbacher Eisenbahn 1 201 519 t oder 21,9 pCt., auf die Pilsen-Priesener Eisenbahn 139 090 t oder 2,5 pCt., auf die Prag-Duxer Eisenbahn 273 697 t oder 5,0 pCt. und auf die Oesterr. Nordwestbahn 895 t. Von der Gesammtmenge der verfrachteten Kohle gingen auf die inländischen Anschlussbahnen 3 379 009 t oder 61,3 pCt., und auf die ausländischen Anschlussbahnen 2 113 180 t oder 32,6 pCt. über. Die per Elbe nach Deutschland transportirten Sendungen betrugen

1 037 136 t. Mit Rücksicht darauf theilt sich der Verbrauch der im Jahre 1881 in Verkehr gesetzten Braunkohle mit 2 341 873 t oder 42,6 pCt. auf das Inland und mit 3 150 316 t oder 57,4 pCt. auf das Ausland.

Im Verkehrsjahre 1881 obwalteten im Allgemeinen für den Kohlenabsatz günstige Verhältnisse. Die am meisten betheiligten Transportanstalten zu Wasser und zu Lande zeigten durchgängig Mehrverfrachtungen und Mehreinnahmen. Was die speciellen Absatzverhältnisse anbelangt, so bestätigte sich auch die schon im Vorjahre gemachte Wahrnehmung, der zufolge in den letzten Jahren eine bedeutende Vermehrung des Inlandsverkehrs und, ohne Berücksichtigung des Elbeverkehrs, eine kleinere Verminderung des Auslandsverkehrs eingetreten ist. Nach Zurechnung des Elbeverkehrs resultirt für das Inland gegen 1880 eine Mehrverfrachtung von 227 107 t gegen 1879 eine solche von 550 500 t, im Auslandsverkehr gegen 1879 eine Mehrverfrachtung von 279 685 t gegen 1880 eine solche von 6 382 t.

Aus dem Protocoll der Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenieure zu Berlin.

Vorsitzender: Civilingenieur Veitmeyer,
Schriftführer: Commissionsrath Glaser.

Herr Eisenbahn-Maschineninspector Klose aus Rorschach (Schweiz) spricht über eine ihm patentirte Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge. Bekanntlich wurde im Laufe des letzten Jahrzehnts der Kuppelung von Seiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu Theil und ergab sich als Resultat derselben eine Normalkuppelung für die dem Verein angehörigen Verwaltungen. Es wurden hierbei zwei Systeme festgehalten, und zwar die „Laschenkuppelung“ und die „Bügelkuppelung“; die erstere ist hauptsächlich in Norddeutschland in Gebrauch, während die letztere in Süddeutschland, Oesterreich und den ausserdeutschen Ländern angewendet wird. Die Ausbildung der Laschenkuppelung als Nothkuppelung wurde fast allgemein durchgeführt, während die entsprechenden Constructionen bei der Bügelkuppelung ausblieben.

Dieser Vorzug der Laschenkuppelung tritt aber zurück gegenüber ihrer Unbeweglichkeit nach der Seite, was namentlich im Betrieb auf curvenreichen Bahnen Veranlassung zu Brüchen gegeben hat; es ist dieser Uebelstand um so wesentlicher, als ja die Wagen einer Eisenbahnverwaltung im Transit Verwendung finden, und zwar auch in den Ländern, wo man bis jetzt die Bügelkuppelung allgemein eingeführt hat. Die Beweglichkeit der Laschenkuppelung entspricht nicht der allgemein als nothwendig anerkannten Bufferscheibengrösse.

Die grosse Beweglichkeit der in Süddeutschland eingeführten Bügelkuppelung, sowie die gleichzeitige Verwendung als Nothkuppelung wird bei der vom Vortragenden erfundenen Construction in der Weise erreicht, dass an Stelle des bei der Laschenkuppelung gebräuchlichen geraden Bolzens ein Jochbolzen angewandt ist, der die Beweglichkeit der Bügelkuppelung mit den Vortheilen der Laschenkuppelung vereint. Auch hat diese Construction den Vorzug, dass die sämmtlichen vorhandenen Laschenkuppelungen unter Anwendung des Jochbolzens durch eine geringe Abänderung an der Zugvorrichtung (Ovalisiren eines Loches) verwandt werden können.

Eine Anwendung dieser Construction ist mit Rücksicht auf den Transit des Rollmaterials namentlich jetzt erwünscht, wo die Deutschen Wagen durch die Schweiz nach Italien laufen und in diesen Ländern die Curven so scharf sind, dass die Beweglichkeit der in Norddeutschland gebräuchlichen Laschenkuppelung nicht genügen wird.

Hierauf spricht Herr Hennig, Ober-Maschinenmeister der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, über Eisenbahn-Wagenräder mit Radscheiben aus Papiermasse.

Um einen ruhigen Gang der Wagen zu erzielen, hatten die Eisenbahntechniker schon längere Zeit ihr Augenmerk auf die Unterstützung der Wagen durch Federn gerichtet und um auch einen geräuschlosen Gang zu erhalten, Räder mit schwachen gebogenen, schmiedeeisernen Speichen und schwachem Reifen, sowie auch Holzräder angewandt. Die gesteigerten Anforderungen des Betriebes bezüglich Geschwindigkeit und Grösse der Wagen verlangten ein schweres Untergestell und auch der Kasten wurde schwerer, was natürlich beim Vorbeifahren an Bauwerken etc. ein bedeutendes Geräusch verursacht.

Um den Uebelständen abzuhelfen, empfiehlt es sich, den Wagenkasten durch weiche elastische Unterlagen von den eisernen Untergestellen möglichst zu isoliren, die Hohlräume des Doppel-Fussbodens und der Seitenwände mit Polstermaterial auszustopfen, die Zwischenwände der Wagen I. und II. Classe aus Fachwerk herzustellen und die Felder auszupolstern, oder wo dies unthunlich, doch die Wände und Decken mit einem weichen Stoff zu überziehen, bei Wagen III. Classe aber zu den inneren Bekleidungsbrettern weiches Holz anzuwenden.

In früheren Jahren und auch noch in der neuesten Zeit sind zur Vermeidung des Geräusches Räder, deren Scheiben aus Holzsegmenten bestanden, in Gebrauch gekommen dieselben haben den Nachtheil, dass die Holzsegmente zusammentrocknen. In Amerika wendet man seit längerer Zeit aus den vorgenannten Gründen Radscheiben aus gepresster Papiermasse an, welche nicht die Nachtheile der Holzscheiben haben und dauerhafter sind. Solche Räder wurden auf Veranlassung des Eisenbahndirectors Finkbein von der Firma van der Zypen & Charlier in Deutz hergestellt und die Radscheiben aus Papiermasse durch die Fabrik von Gebr. Adt zu Forbach geliefert. Auch die Berlin-Anhaltische Eisenbahn hat in neuerer Zeit der Firma F. Krupp in Essen einen Auftrag für solche Radscheiben aus Papiermasse ertheilt und ist bei der vorgeschriebenen Construction die Nabe aus Gusseisen, an welcher die Radscheibe befestigt ist, während der Radreifen durch Ringe und Schrauben mit der Radscheibe aus Papiermasse verbunden wird. Dem Fabrikanten ist vorgeschrieben, dass die Papiermasse ebenso fest wie Holz sein und den Witterungsverhältnissen widerstehen muss.

Herr Civilingenieur Veitmeyer bemerkt, dass in Ostpreussen ein Moos wachse, welches sich zur Herstellung von holzähnlichen Papiermassen sehr gut eigne und Herr Geheime Commerzienrath Schwartzkopff theilt mit, dass in Japan eine Papiermasse von grosser Festigkeit fabricirt werde und würde sich diese Herstellungsart auch für den vorliegenden Fall gut eignen.

Herr Ingenieur Krause spricht über den Dampfkessel-Controlapparat, Patent Richard Schwartzkopff. Um Gefahren beim Dampfkessel vorzubeugen, wird dieser Apparat in Thätigkeit gesetzt

1. wenn Wassermangel — während des Betriebes sich bildet — oder wenn er schon beim Anheizen vorhanden ist;
2. wenn Ueberheizung mit den dadurch hervorgerufenen Zuständen eintritt.

Seine Construction ist im Principe folgende:

In einem Messingrohr befinden sich 2 Kupferdrähte, welche durch mehrere Serpentinkolben isolirt und an ihrem oberen Ende durch zwei entsprechende Knöpfe mit den Leitungsdrähten einer elektrischen Batterie verbunden sind. — Sobald einer jener gefahrdrohenden Zustände eintritt, werden hierdurch vermittelst Legirungsringe die beiden Drähte in metallischen Contact gebracht und geben durch ein elektrisches Läutewerk der gebräuchlichen Construction ein Signal im Kesselhause und gleichzeitig an irgend einer anderen Stelle des Betriebes: im Büreau des Chefs, des Werkmeisters oder wo man sonst eine derartige Controle einzurichten für gut hält.

Herr Albert Kapteyn, Ingenieur aus London, spricht über continuirliche Bremsen für Eisenbahnfahrzeuge. Der Vortrag wurde erläutert durch Zeichnungen, die auf eine Glasplatte photographirt waren und vermittelst elektrischen Lichtes nach System Brush auf einer gegenüberliegenden Wandtafel in vergrössertem Massstabe dargestellt wurden. Diese elektrische Beleuchtung sowie die ganze Einrichtung zur Darstellung war vom Vortragenden im Berliner Architektenhause aufgestellt worden.

Die Bremsfrage trat in Deutschland zum ersten Male in ausgedehnter Weise auf, als auf Veranlassung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1877 in Cassel Versuche mit den verschiedenen Bremssystemen gemacht wurden, welche aber ein endgültiges Resultat noch nicht gaben; im vergangenen Jahre und Anfangs dieses Jahres fanden wieder ähnliche Versuche statt, von denen man wohl ein sicheres Resultat für die Empfehlung einer Bremse in Deutschland erwarten darf, da die Versuche sich auf längere Zeit ausdehnten. In England suchte man diese Frage schon vor circa 10 Jahren zu lösen und stellte das dortige Handelsamt für die in Anwendung zu bringenden Bremsen folgende Bedingungen: a) Die Bremsen sollen die Züge schnell zum Stillstande bringen, momentan wirksam und so beschaffen sein, dass sie von den Maschinenführern oder Zugbegleitern anstandslos in Wirksamkeit gesetzt werden können. b) Bei Unfällen sollen sie momentan selbstwirkend sein. c) Die Bremsen sollen auf der Maschine und jedwedem Zugfahrzeuge leicht anzuziehen und zu lösen sein. d) Die Bremsen sind beim täglichen Betriebe regelmässig zu benutzen. e) Sie sollen aus dauerhaftem Material sein, damit sie leicht zu unterhalten und in Ordnung zu erhalten sind.

Der Vortragende betont in erster Linie die automatische Wirkung der Bremsen und hält dieselbe für die Sicherheit des Bahnbetriebes unerlässlich. Eine solche Bremse ist zuverlässig und kann dieselbe im Momente der Gefahr, wo ein schnelles Anhalten Bedingung wird, nicht leicht versagen. Bei einer nicht automatischen Bremse hingegen kann die Continuität der Bremsen zerstört oder irgend ein anderer Defect vorhanden sein, der dem Locomotivführer nicht bekannt ist und wird eine solche Bremse natürlich im Momente der Gefahr versagen. Durch die selbstthätige Wirkung einer Bremse wird die Ueberwachung derselben in Bezug auf ihren Functionszustand bedeutend vereinfacht. Im weiteren Verfolg zeigt der Vortragende die Construction einer nicht automatischen Bremse, erklärt die Wirkungsweise derselben und zeigt, dass die Bremse von Westinghouse den sämmtlichen Bedingungen einer auto-

matischen Bremse am vollkommensten genügt, während die Smith Hawy'sche Vacuumbremse überhaupt nicht automatisch und die Heberlein'sche Frictionsbremse nicht vollkommen automatisch ist.

An der darauf folgenden Discussion betheiligt sich Herr Generaldirector Weidtmann aus Dortmund, der die Ansicht ausspricht, es könne beim Reissen eines mit automatischer Bremse versehenen Zuges Unglück entstehen, wenn die letzten Wagen nicht mit Bremsen versehen seien.

Herr Regierungs-Maschinenmeister Neumann entgegnet auf die Bemerkungen des Vortragenden über die Heberlein-Bremse.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Die im directen Güterverkehre zwischen Ungarischen Stationen und Dresden-Elbkai lt. Uebernahmetarifs vom 20. Juni 1880 durch Nachtrag IV eingeführten Ausnahmefrachten für Mais und Wein werden für die Stationen der Alföld-Fiumaner, Arad-Temesvarer und Königl. Ungarischen Staatsbahn (ausgenommen jedoch für Budapest, Steinbruch, Czegled, Temesvar und Szegedin) mit 26. Julia. cr. ausser Kraft gesetzt. Dresden, den 12. Juni 1882. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1160)

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarifheft III des vorgenannten Verbands, enthaltend ermässigte Taxen von Stationen der Ungarischen Nordostbahn, in Kraft. Preis 5 ₰. Köln, den 12. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1161)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. August cr. treten im Verkehre zwischen den Berlin-Hamburger Stationen Hamburg, Bergedorf und Büchen einerseits, den Stationen Eisleben, Oberröblingen am See, Riestedt, Sangerhausen, Schlettau und Teutschenthal des Directionsbezirks Frankfurt a. M., sowie Artern und Oberröblingen a. d. Helme des Directionsbezirks Magdeburg andererseits anderweite, theilweise erhöhte Tarifsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den Tarifbureaus der betheiligten Verwaltungen zu erfahren. Hannover, den 7. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1162)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. gelangt Nachtrag III zum Gütertarifheft No. 4 zur Einführung, wodurch abgeänderte Frachtsätze für verschiedene Stationen sowie neue Taxen für die Stationen Gottmadingen Bad. B. und Wendessen Br. B. eingeführt und die directen Sätze für Heidelberg Bad. B. mit den Stationen der Weimar-Geraer, Saal-, Nordhausen-Erfurter, Saal-Unstrut und Thüringischen Bahn beseitigt werden. Soweit hierdurch Frachterhöhungen bezw. Verkehrs-Beschränkungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 1. August d. J. in Kraft. — Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Tarifnachträge zu dem darauf vorgedruckten Preise käuflich zu haben sind. Erfurt, den 2. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1163)

Zum **Bayerisch-Pfälzischen Gütertarif** vom 1. März 1878 tritt mit Giltigkeit vom 15. Juni l. J. der 8. Nachtrag in Kraft, welcher theilweise veränderte Frachtsätze zwischen Bayerischen Stationen und der Station Saargemünd (Pfalzbahn) enthält. Generaldirection der K. Bayer. Verkehrsanstalten. (1164)

Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Vom 15. Juni bis zum Schlusse dieses Jahres wird „frisches Obst" im Verkehr von den im Englisch-Südwestdeutschen Güterverkehr tarifirten Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch) und Frankfurt a/M., sowie der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn nach London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn, bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 kg zu den Frachtsätzen der Classe A2 des Englisch-Südwestdeutschen Gütertarifs, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg zu ermässigten Ausnahme-Frachtsätzen befördert. Auskunft über letztere ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen. Köln, den 13. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1165)

Rechte-Oderufer Eisenbahngesellschaft. Die durch unsere Bekanntmachung vom 17. Mai cr. mit Gültigkeit vom 1. Juli 1882 publicirten neuen Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen von diesseitigen Stationen nach den Stationen der Rechte-Oderufer Eisenbahn, der Oels-Gnesener und der Posen-Creuzburger Eisenbahn sind erschienen und bei den Stationscassen zu haben. Breslau, 13. Juni 1882. VI. 2798. Direction. (1166)

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Erfurt und Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin treten mit sofortiger Giltigkeit ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Verbands-Expeditionen. Erfurt, den 12. Juni 1882. Namens der Verbandverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1167)

Preussisch-Oberschlesischer Verband. In Ergänzung der Publication der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg vom 2. cr., betreffend den Nachtrag III des rubricirten Verbandtarifs, machen wir hierdurch bekannt, dass durch die sub 5 des Nachtrages publicirten Frachtsätze für Cüstrin B. F. die entsprechenden Frachtsätze des Nachbartarifs der Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Januar 1878 zur Aufhebung gelangen. Soweit jedoch durch die neuen Frachtsätze Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen noch bis zum 1. August cr. Breslau, 14. Juni 1882. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandverwaltungen. (1168)

Vom 1. August d. Js. an erhöht sich der im Nachtrage I des III. Theils des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs angegebene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 12 (Glaubersalz) zwischen Potschappel einerseits und Elbogen-Neusattel andererseits um 0,10 ℳ pro 100 kg. Dresden, am 12. Juni 1882. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1169)

Im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehre** kommt vom 1. August cr. ab die Instradirungsroute Leipzig-Halle-Nordhausen-Malsfeld-Lollar in Wegfall; an ihre Stelle tritt die Route Leipzig-Eisenach-Malsfeld-Lollar. Dresden, den 10. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1170)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1882 erscheint der I. Nachtrag zu dem seit 1. März 1882 giltigen Ausnahmetarif für den Export von hartem Nutzholz, auch Fassdauben in Wagenladungen à 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür pro verwendeten Wagen, im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, K. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, nach Romanshorn (transit), Verrières (transit) und Genf (transit) mit der Bestimmung nach Frankreich, enthaltend: Frachtsätze nach Delle transit (Frankreich).

Exemplare des Tarifes können direct oder im Wege der Stationen von unserem commerciellen Bureau bezogen werden. Wien, am 1. Juni 1882. Die Generaldirection. (1171)

Harz-Nordsee-Verband. Für den Transport von Holz, Europäisches, des Specialtarifs II in Ladungen von 10 000 kg im Verkehre zwischen Koswig und Oeynhausen (Nordbahnhof) kommt vom 10. Juni c. ab ein Ausnahmefrachtsatz von 1,02 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Magdeburg, den 13. Juni 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1172)

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die mit unserer Bekanntmachung vom 30. April cr. zum 1. Juni cr. angekündigte Ausgabe der neuen Belgisch-Südwestdeutschen Tarifhefte VIb und VIIb kann erst zum 1. Juli cr. erfolgen und bleiben bis dahin die bisherigen Tarife in Kraft. Köln, den 13. Juni 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1173)

Am 15. Juni d. J. kommen im Rheinischen Nachbarverkehr für diejenigen Verkehrsrelationen, für welche im Tarif die Uebergänge Altenessen, Heissen, Herne, Huckarde und Uerdingen vorgesehen sind und in welchen, da die genannten Uebergänge nur für den Wagenladungsverkehr dienen, eine directe Abfertigung von Eilgut und Frachtstückgut bisher nicht stattfindet, directe Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, den 9. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1174)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Am 15. d. Mts. tritt zum Tarife für den rubricirten Verband der Nachtrag IX in Kraft; derselbe enthält:

1. Ergänzung des Vorwortes.
2. Aufhebung der speciellen Bestimmungen über die Beförderung von Fischen und Fischbrut.
3. Aenderung der Nomenclatur einzelner Ausnahmetarife.
4. Bestimmung über Zulassung von Connoissement-Abschriften für den Export-Nachweis von Zink- etc. Sendungen.
5. Frachtsätze der Classe A^2 und des Specialtarifes I für den Verkehr von den Stationen Neisse, Ratibor und Woinowitz nach Itzehoe.
6. Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Zink und Blei etc. aus Oberschlesien nach Kiel.
7. Frachtsätze der Classe A^2 und des Specialtarifes III für den Verkehr von Oppeln nach Kiel.
8. Ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl sowie Stärkesyrup, zum Export.
9. Frachtsätze für die Stationen Lomnitz, Mittel-Zillerthal und Schmiedeberg.
10. Neue Frachtsätze für die durch die concurrirenden Staatsbahntarife beeinflussten Relationen, u. A. für Lübeck L. B. u. M. F. F. und Schmiedefeld.
11. Bestimmungen für den Verkehr mit Sosnowice.

12. Bestimmungen über Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze für Zink etc.

Soweit die neben vielen und erheblichen Ermässigungen eintretenden Erhöhungen in den Bekanntmachungen vom 31. März, 17. April und 12. Mai cr. nicht erwähnt sind, erlangen dieselben erst mit dem 10. August cr. Gültigkeit. Berlin, den 13. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1175 J)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli cr. tritt der Nachtrag 5 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie neue Tarifsätze für Stationen der Braunschweigischen Bahn enthält.

Der Nachtrag ist auf den Verbandsstationen käuflich zu haben. Hannover, den 9. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbandsverwaltungen. (1176)

Rheinisch - Westfälisch - Belgisch - Englischer Güterverkehr via Herbesthal-Antwerpen. Vom 15. Juni bis zum Schlusse dieses Jahres wird „frisches Obst" im Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) nach London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn, bei Aufgabe in Wagenladungen von 5000 kg zu den Sätzen der Classe A 2 des Rheinisch - Westfälisch - Belgisch - Englischen Gütertarifs und in Wagenladungen von 10 000 kg zu ermässigten Ausnahme-Frachtsätzen abgefertigt. Auskunft über letztere ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen. Köln, den 13. Juni 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1177)

Vom 10. Juni resp. 25. Juli cr. ab tritt im Niederländisch - Nassauischen Verkehre der Nachtrag I zum Verbands - Gütertarife Theil I der Niederländisch - Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft. Frankfurt a. M., den 12. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1178)

2. Personenverkehr.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck nach und von den Badeorten Wyck und Sylt, der im Uebrigen auch für die diesjährige Badesaison in Kraft bleibt, ist ein vom 15. Juni cr. ab gültiger Nachtrag I erschienen, welcher Tarifsätze für die Beförderung von Personen nach und von Westerland (dem Badeorte auf Sylt), wodurch die Tarifsätze nach und von Sylt bis weiter ausser Kraft treten, sowie ferner Tarifsätze für die Beförderung von Personen und Reisegepäck nach und von Charlottenburg und den Berliner Stadtbahn - Stationen Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen. Altona, den 12. Juni 1882. Die Direction. (233)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für den Deutsch - Dänischen Verbands-Personenverkehr vom 1. Januar 1875 ist ein vom 15. Juni cr. ab gültiger Nachtrag XIV erschienen, durch welchen eine directe Expedition von Personen und Reisegepäck mit Thister zur Einführung gelangt. Altona, den 12. Juni 1882. Die Direction. (234)

3. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn zufolge ist am 8. d. Mts. die 3 km von Dt. Eylau entfernte Haltestelle Dt. Eylau (Stadt) für den Güterverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 15. Juni 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Siegert.

4. Verkehrs-Störungen.

Von heute ab ist der Gütertraject zwischen Castel und Mainz wegen Reparatur des Dampfkrahnens unterbrochen.

Dauer der Unterbrechung ungefähr 6 Tage. Frankfurt a/M., den 15. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction.

5. Verkehrs-Wiederaufnahme.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Die in Nummer 42 dieser Zeitung mitgetheilte Einstellung des Verkehrs auf der Flügelbahnstrecke Luzna - Lischan - Rakonitz wurde am 10. Juni l. J. wieder behoben. Prag, am 11. Juni 1882. Die General-Direction.

6. General-Versammlungen.

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Für die auf den 27. Juni l. J. einberufene X. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn ist bis zum kundgemachten Erlagstermine d. i. bis 12. Juni l. J. inclusive jene Anzahl Actien nicht deponirt worden, welche nach Absatz 2 des § 35 der Statuten zur Beschlussfähigkeit dieser Generalversammlung über den

III. Punkt der Tagesordnung: Bericht eventuell Anträge des Verwaltungrathes über vorliegende Sanirungs-Projecte und die damit zusammenhängenden Statuten-Aenderungen

erforderlich ist.

Damit nun diese ordentliche Generalversammlung auch über diesen Gegenstand beschlussfähig sei, sieht sich der Verwaltungsrath bemüssigt, dieselbe rücksichtlich des erwähnten III. Punktes der Tagesordnung gemäss des Schlussabsatzes des § 35 der Statuten hiermit wiederholt auf den 27. Juni l. J. um 11 Uhr Vormittags nach Smichow bei Prag (Sitzungssaal des gesellschaftlichen Pensionsfondsgebäudes am Kaiser Ferdinands-Quai No. 454, 1. Stock) einzuberufen.

Behufs Ausübung des Stimmrechts über diesen Gegenstand sind die Actien längstens bis zum 23. Juni l. J. inclusive bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien oder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Smichow (Kaiser Ferdinands-Quai No. 454) zu deponiren.

Diese neu einberufene General - Versammlung ist rücksichtlich des III. Punktes der Tagesordnung beschlussfähig, ohne an eine bestimmte Anzahl von Personen oder der durch sie repräsentirten Stimmen gebunden zu sein. (Al. 4, § 35 St.) Der Besitz von je 20 Actien giebt das Recht auf eine Stimme. (§ 32 Stat.)

Die Legitimationskarten jener Herren Actionäre, welche in Folge der ersten Einberufung der diesjährigen X. ordentl. Generalversammlung behufs Erwerbung des Stimmrechtes in derselben Actien deponirt haben, behalten auch für die hiermit wiederholt einberufene Generalversammlung ihre volle Giltigkeit. Smichow, am 13. Juni 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (237)

7. Ausloosungen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft I., II., III. und IV. Emission werden am 4. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr im hiesigen Stationsgebäude in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars stattfinden.

Den Inhabern der der Verloosung unterliegenden Prioritäts-Obligationen ist der Zutritt zu der Verloosung gestattet. Altona, den 15. Juni 1882. Die Direction. (235)

8. Submissionen.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Altschienen-Verkauf. Die Vorräthe von rot.

PRIVAT-ANZEIGEN.

200 000 kg ausrangirten Eisenschienen, 130 mm hohes Profil, in Längen von 7,0, 6,97 und 6,0 m, sowie von rot. 30 000 kg Schienenenden sollen im Submissionswege an den Meistbietenden verkauft werden. Verzeichniss und Bedingungen werden gegen Einsendung von 30 ₰ in Marken von uns abgegeben. Die Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf ausrangirter Eisenbahnschienen und Schienenenden" bis zum 26. Juni cr., Vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden; dieselben werden zu dieser Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Weimar, den 9. Juni 1882. Die Direction. (236)

Privat-Anzeigen.

Stellen-Offerte.

Als Betriebsverwalter (gleichz. Bfs.-Insp.) wird ein geeigneter Eisenb.-Beamter mit langjähr. Praxis gesucht, der bis z. 1. Juli eintreten kann.

Derselbe muss den Güterexped.- und den Abrechnungsdienst vollkommen verstehen, eine hübsche Handschrift schreiben, telegraphiren können, auch gesund und cautionsfähig auf 1 800 ℳ sein. D. fix. Gehalt beträgt 1 800 ℳ; dazu freie Wohnung und 200—300 ℳ baare Nebeneinnahme.

Zu melden unter Beifügung d. Zeugnisse beim Baurath **Plessner** in **Gotha**.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. Patent-Stahl-Stachel-Zaundraht, der Fabrik von Felten & Guilleaume in Mülheim a. Rh. bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 47. **Zeitung des Vereins** 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction.
Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Juni 1882.

Inhalt: Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1880 (Fortsetzung). — Verein für Eisenbahnkunde. — Zum Bau des Brandleite-Tunnels. — Aus den Geschäftsberichten und Generalversammlungen Deutscher Eisenbahnen. — Die Altona-Kieler Eisenbahn in 1881. — Wochenschau aus dem Deutschen Reich. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Generalversammlungen. 4. Couponeinlösung. 5. Dividendenzahlung. 6. Fahrplan. 7. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

für das Etatsjahr 1880.

(Fortsetzung.)

V. Finanz-Ergebnisse.

Mit der Steigerung des Verkehrs ist eine wesentliche Besserung der finanziellen Resultate eingetreten, wie wir bei den einzelnen Abschnitten näher nachweisen werden.

A. Die Einnahmen

sind im ganzen Gebiete des Vereins nicht unerheblich gestiegen; es sind vereinnahmt:

1. Für Personenbeförderung bei den:

	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungarisch. Bahnen	anderen Vereinsbahnen	sämmtlichen Vereinsb.
	Mille Mark			
im Jahre 1880	227 503	89 066	34 617	351 186
„ „ 1879	217 209	85 689	33 576	336 474
Differenz pro 1880 . .	10 294	3 377	1 041	14 712
in Procenten	+ 4,7	+ 3,9	+ 3,1	+ 4,4
Im Jahre 1879 betrug diese Differenz in Procenten	— 1,6	— 0,8	— 14,8	— 2,7
desgl. pro 1878 . .	+ 0,3	+ 1,3	— 6,7	— 0,3

Die im Jahre 1880 eingetretene Erhöhung der Einnahmen hat sich vollzogen bei schwankenden Tarifsätzen. Die Einnahmen pro Person und Kilometer betrugen nämlich in der:

	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
I. Wagenclasse . . .	8,49	8,48	10,33	10,26	7,90	8,05	8,74	8,76
II. „ . . .	5,57	5,64	7,15	7,07	6,12	6,23	5,94	5,98
III. „ . . .	3,29	3,29	4,32	4,30	3,58	3,48	3,54	3,53
IV. „ . . .	2,13	2,15	2,91	2,96	1,64	2,41	2,26	2,29
zu ermäss. Fahrpreisen	1,51	1,60	1,66	1,67	2,09	1,87	1,63	1,65
überhaupt	3,52	3,54	4,53	4,47	4,43	4,40	3,81	3,81

In Folge dieser Steigerungen bezw. Ermässigungen der Durchschnitts-Fahrpreise ändert sich das Resultat der Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge; es sind eingenommen in der:

	M.	M.	M.	M.
I Wagenclasse . . .	412	341	1 180	449
II. „ . . .	2 106	1 379	2 669	1 912
III. „ . . .	3 309	2 538	3 804	3 096
IV. „ . . .	899	442	—	680
zu ermäss. Fahrpreisen	200	230	397	225
überhaupt	6 926	4 930	8 050	6 362
im Vorjahre	6 795	4 784	8 052	6 227
Differenz pro 1880 . .	+ 131	+ 146	— 2	+ 135
in Procenten	+ 1,93	+ 3,05	— 0,02	+ 2,17
Im Jahre 1879 betrug diese Differenz in Procenten	— 6,0	— 2,4	— 14,8	— 5,9

Die kilometrischen Einnahmen ergaben folgende Verhältnisszahlen; es kommen nach Procenten auf:

bei den		I.	II.	III.	IV.	Beförderungen zu ermässigten Fahrpreisen
		Wagenclasse				
Deutschen Bahnen	1880	5,9	30,4	47,8	13,0	2,9
	1879	5,7	30,3	48,0	13,1	2,9
Oesterr.-Ungar. B.	1880	6,9	28,0	51,5	9,0	4,6
	1879	6,8	27,5	51,1	9,6	5,0
anderen Vereinsb.	1880	14,7	33,2	47,2	—	4,9
	1879	15,3	34,1	46,2	1,2	3,2
Ueberhaupt . .	1880	7,1	30,0	48,7	10,7	3,5
	1879	6,9	30,0	48,6	11,0	3,5

2. Die Einnahmen aus dem Gepäck- und Güterverkehre lieferten ebenfalls recht befriedigende Resultate. Es haben eingenommen die

	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. B.	anderen Vereinsb.	sämmtl. Vereinsb.
	Mille Mark			
im Jahre 1880 . .	598 978	323 106	57 463	979 547
„ „ 1879 . .	573 042	314 957	54 199	942 197
Differenz pro 1880	+ 25 936	+ 8 149	+ 3 264	+ 37 350
in Procenten	+ 4,5	+ 2,6	+ 6,0	+ 4,0
Im Jahre 1879 betrug diese Differenz . . . pCt.	+ 2,8	— 0,8	— 1,7	+ 1,3
desgl. pro 1878 „	—	—	—	+ 4,3

Dass die Einnahmen aus dem Gepäck- und Güterverkehre nicht in der gleichen Höhe wie der Verkehr steigen konnten, beruht in der Ermässigung der Durchschnittseinnahmen pro Tonne und Kilometer. Es sind vereinnahmt für:

	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879
	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
Eilgüter	23,05	21,43	22,82	21,97	30,49	26,37	23,77	21,80
Stückgüter . . .	11,99	11,65	10,98	11,16	7,83	8,80	11,39	11,36
Wagenlad.-Güter .	3,69	3,76	5,49	5,54	3,87	4,38	4,15	4,24
Frachtpflicht. Betriebsdienstgüter	2,53	2,69	1,35	1,25	2,12	1,33	1,93	1,77
Fahrzeuge . . .	5,76	7,86	7,65	9,33	7,87	9,47	6,76	8,45
Vieh	10,98	10,57	9,46	9,53	6,87	12,70	10,09	10,16
Ueberhaupt . . .	4,41	4,51	6,13	6,22	4,39	4,79	4,87	4,99

Diesen Ergebnissen entsprechend haben die Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge betragen für:

	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Gepäcküberfracht	270	188	241	241
Eilgüter	479	400	834	481
Stückgüter . . .	2 913	3 075	1 358	2 845
Wagenldgsgüter .	12 944	12 710	9 745	12 621
Betriebsdienstgüt.	112	120	149	118
Fahrzeuge . . .	22	46	48	32
Vieh	614	725	333	629
Nebeneinnahmen .	480	320	365	419
zusammen	*17 830	17 580	13 069	17 381
im Vorjahre	17 554	17 231	12 723	17 078
Differenz pro 1880	+ 276	+ 349	+ 346	+ 303
in Procenten	+ 1,6	+ 2,0	+ 2,7	+ 1,8
desgl. pro 1879 pCt.	— 1,9	— 2,5	— 4,0	— 2,2

Das procentuale Verhältniss, welches sich gegen das Vorjahr nicht erheblich verändert hat, war Folgendes; es kommen nach Procenten auf:

bei den		Gepäck	Eilgüter	Stückgüter	Wagenladungsgüter	Betriebsdienstgüter	Einnahmen für Fahrzeuge u. Vieh	Neben-Einnahmen
Deutschen Bahnen	1880	1,5	2,7	16,3	72,6	0,6	3,6	2,7
	1879	1,5	2,8	16,9	72,2	0,5	3,8	2,3
Oesterr.-Ungar. B.	1880	1,0	2,3	17,5	72,3	0,7	4,4	1,8
	1879	1,2	2,2	18,3	71,3	0,6	4,7	1,7
anderen Vereinsb.	1880	1,8	6,4	10,4	74,6	1,1	2,9	2,8
	1879	1,9	6,9	9,9	73,5	1,5	3,3	3,0
sämmtl. Vereinsb.	1880	1,4	2,8	16,3	72,6	0,7	3,8	2,4
	1879	1,4	2,9	16,9	72,0	0,6	4,1	2,1

3. Die Einnahmen aus sonstigen Quellen†) sind niedriger wie im Jahre 1879, dieselben haben betragen bei den:

	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. B.	anderen Vereinsb.	sämmtl. Vereinsb.
		Mille Mark		
im Jahre 1880 . .	21 263	6 616	2 499	28 741
„ „ 1879 . .	24 564	6 646	1 705	30 941
Differenz pro 1879	— 3 301	— 30	+ 794	— 2 200
in Procenten	— 13,4	— 0,4	+ 46,5	— 7,1

Die Gesammteinnahmen haben gemäss den vorstehenden Angaben betragen bei den:

	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. B.	anderen Vereinsb.	sämmtl. Vereinsb.
		Mille Mark		
im Jahre 1880 . .	847 745	418 788	94 579	1 359 474
„ „ 1879 . .	814 815	407 293	89 479	1 309 612
Differenz pro 1880	+ 32 930	+ 11 495	+ 5 100	+ 49 862
in Procenten	+ 4,0	+ 2,8	+ 5,7	+ 3,8
Die Einn.-Differenz pro 1879 betrug pCt.	+ 1,8	— 0,7	— 6,7	+ 0,4

Dagegen war das Ergebniss der Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge Folgendes, es sind vereinnahmt:

	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
im Jahre 1880 . .	25 219	22 786	21 490	24 111
„ „ 1879 . .	24 944	22 282	21 005	23 728
Differenz pro 1880	+ 275	+ 504	+ 485	+ 383
in Procenten	+ 1,1	+ 2,3	+ 2,3	+ 1,6
desgl. pro 1877 pCt.	— 2,9	— 2,5	— 8,8	— 3,2

Ferner berechneten sich die Einnahmen auf:

	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
pro Nutzkilometer	4,11	6,12	3,80	4,54
	₰	₰	₰	₰
„ Achskilometer	10,33	13,55	11,58	11,24

Während bei den Deutschen und den Niederländischen etc. Bahnen die Steigerung der Gesammteinnahmen wesentlich durch die Einnahmen aus dem Güterverkehre beeinflusst sind, ist diese Steigerung bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen durch die Einnahmen für Personenbeförderung herbeigeführt, wie aus dem Verhältnisse der Einnahmen der einzelnen Verkehrszweige hervorgeht. Es entfallen von den Gesammteinnahmen auf Einnahmen:

	1880 pCt.	1879 pCt.	1880 pCt.	1879 pCt.	1880 pCt.	1879 pCt.	1880 pCt.	1879 pCt.
für Personenbeförderung	26,8	26,7	21,3	21,1	36,6	37,5	25,8	25,7
aus dem Güter- etc. Verkehre . . .	70,7	70,3	77,1	77,3	60,8	60,6	72,1	71,9
a. sonstigen Quellen	2,5	3,0	1,6	1,6	2,6	1,9	2,1	2,4

B. Ausgaben.

In Folge des nicht unerheblich gestiegenen Verkehrs war eine Steigerung der Ausgaben, insbesondere derjenigen des Verkehrs- und commerziellen Dienstes umsoweniger zu vermeiden, als man bei den verminderten Verkehrsergebnissen der Vorjahre überall bestrebt war, Reductionen der Betriebsausgaben herbeizuführen, so dass eine weitere Ermässigung derselben nicht mehr möglich war.

Die im Jahre 1880 eingetretene Steigerung der Ausgaben war aber nur gering (bei den Deutschen Bahnen sind sogar die relativen Ausgaben geringer wie im Vorjahre), was sich grösstentheils daraus erklärt, dass im Jahre 1880 noch günstige Preise und Löhne bestanden haben.

Bei den einzelnen Bahncomplexen sind verausgabt, und zwar:

	überhaupt	pro Kilom. Betriebslänge	pro Achskilometer
bei den Deutschen Bahnen	ℳ	ℳ	₰
für die allgemeine Verwaltung	42 883 829	1 274	0,52
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	122 043 163	3 627	1,49
„ den Verkehrs- u. commerziellen Dienst . , . . .	164 348 747	4 885	2,00
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	118 960 228	3 536	1,45
zusammen	448 235 967	13 322	5,46
im Vorjahre	436 730 218	13 357	5,48
Differenz pro 1880	+ 11 505 749	— 35	— 0,02
in Procenten	+ 2,6	— 0,3	— 0,4
1879 betrug die Differenz pCt.	— 1,1	— 5,7	— 3,3
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen			
für die allgemeine Verwaltung	17 852 853	971	0,58
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	66 900 532	3 640	2,18
„ den Verkehrs- u. commerziellen Dienst	66 661 300	3 627	2,17
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	56 421 773	3 070	1,84
zusammen	207 836 458	11 308	6,77
im Vorjahre	203 455 474	11 131	6,83
Differenz pro 1880	+ 4 380 984	+ 177	— 0,06
in Procenten	+ 2,2	+ 1,6	— 0,9
1879 betrug die Differenz pCt.	— 1,8	— 3,5	— 0,3
bei den anderen Vereinsbahnen			
für die allgemeine Verwaltung	4 906 618	1 115	0,60
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	18 781 992	4 268	2,30
„ den Verkehrs- u. commerziellen Dienst	16 338 176	3 712	2,00
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	17 979 488	4 085	2,20
zusammen	58 006 274	13 180	7,10
im Vorjahre	53 504 011	12 560	7,21
Differenz pro 1880	+ 4 502 263	+ 620	— 0,11
in Procenten	+ 8,4	+ 4,9	— 1,5
1879 betrug die Differenz pCt.	+ 2,1	— 0,2	+ 1,3
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen			
für die allgemeine Verwaltung	64 566 043	1 144	0,53
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	207 725 687	3 682	1,72
„ den Verkehrs- u. commerziellen Dienst	247 348 223	4 385	2,05
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	192 800 533	3 418	1,59
zusammen	712 440 486	12 629	5,89
im Vorjahre	691 714 203	12 526	5,91
Differenz pro 1880	+ 20 726 283	+ 103	— 0,02
in Procenten	+ 3,0	+ 0,8	— 0,3
1879 betrug die Differenz pCt.	— 1,1	— 4,6	— 2,5

Von den vorstehend aufgeführten Ausgaben sind 21 073 452 ℳ — gegen 23 938 426 ℳ im Vorjahre — aus den Reserve- und Erneuerungsfonds bestritten worden.

Wie eine Vergleichung der relativen Ausgaben ergiebt, sind dieselben bei den einzelnen Gruppen — entsprechend den Bau- und Betriebsverhältnissen derselben — sehr verschieden. Während die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung sowie für den Verkehrs- und commerziellen Dienst (pro Achskilometer berechnet)

---

*) Während die Berechnung der kilometrischen Einnahmen für Gepäck nach der Betriebslänge erfolgt, werden die übrigen, sowie die Gesammteinnahmen nach der Betriebslänge für Güterverkehr berechnet. Hieraus erklärt sich die Differenz zwischen der Summe und den aus der Addition der einzelnen Posten sich ergebenden Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge.

†) In Betreff der Vergütungen für Ueberlassung oder Mitbeutzung von Bahnanlagen, sowie der Miethe für Locomotiven und Wagen erfolgt Compensirung in den einzelnen Bahngruppen resp. im ganzen Vereinsgebiete. Mit Rücksicht hierauf ergiebt sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen eine Summe, welche um den Betrag des Saldo kleiner ist, als die Addition der betreffenden Gruppen-Summen ergeben würde.

nicht erhebliche Unterschiede zeigen, ergaben sich bei dem Titel „Bahnaufsicht und Bahnerhaltung" schon grössere Differenzen, um bei dem Titel Zugförderungs- und Werkstättendienst am erheblichsten zu differiren. Diese Verschiedenheit beruht, wie sich auch aus den Ergebnissen früherer Jahre nachweisen lässt, zum grössten Theile auf den Kosten der verbrauchten Materialien, da die Personalkosten erheblichen Schwankungen nicht unterworfen waren.

Die Ausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Titel wie folgt, es kommen bei den

auf	Deutsch. Bahnen pCt.	Oesterr.-Ungar.B. pCt.	anderen Vereinsb. pCt.	sämmtl. Vereinsb. pCt.
die allgemeine Verwaltung	5,1	4,2	5,2	4,7
„ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	14,4	16,0	19,8	15,3
den Verkehrs- und commerziellen Dienst	19,4	15,9	17,3	18,2
„ Zugförderungs- u. Werkstättendienst	14,0	13,5	19,0	14,2
Die sämmtlichen Ausgaben betragen in Procenten der Einnahmen	52,9	49,6	61,3	52,4
im Vorjahre	53,6	50,0	59,8	52,8
im Jahre 1878	55,2	50,5	54,6	53,6

Im Allgemeinen hat sich also das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen recht günstig gestaltet. Bei den einzelnen Bahnen war das Verhältniss Folgendes, es betrugen die Procentsätze der Ausgaben

in minimo bei der	pCt.	in maximo bei der	pCt.
Oberschlesischen E.	40	Münster-Enscheder E.	173
Köln-Mindener	41	Oberlausitzer	104
Rheinischen	41	Oberhessischen	89
Altenburg-Zeitzer	45	Wesselburen-Heider	86
Rechte-Oder-Ufer	45	Sächs.-Thüring. Ostwestb.	85
Magdeburg-Halberstädter	48	Berlin-Dresdener	81
Bergisch-Märkischen	49	Saal-Unstrutbahn	78
Thüringischen	49	Dortmund-Gronau-Ensched.	77
Breslau-Posen-Glogauer	50	Eutin-Lübecker	77
Posen-Thorn-Bromberger	50	(Die Militärbahn ist zu Vergleichungen nicht geeignet.)	
Breslau-Schweidn.-Freiburg.	50		
Graz-Köflacher	37	Istrianer Staatsbahn	211
Wien-Pottend.-Wr. Neustädt.	37	Lambach-Gmundener	127
Donau-Uferbahn	38	Str. Unterdrauburg-Wolfsb.	126
Dux-Bodenbacher	38	Ungar. Südl. Staatseisenbahn	126
Oe. Nordwestb. Ergänzungsn.	38	Dalja-Broder L.	119
Turnau-Kralup-Prager	38	Vorarlberger	113
Kaiser Ferdinands Nordbahn	39	Braunau-Strasswalchener	109
Aussig-Teplitzer	40	Ungar. Oestl. Staatseisenb.	107
Böhmischen Westbahn	40	I. Ungarisch-Galizischen	104
Oesterreichischen Südbahn	40	Mährischen Grenzbahn	98
Oesterr. Staatseisenbahn-G.	42	Tarnow-Leluchower Staatsb.	96
Buschtêhrader	44	Donau-Draubahn	93
Fünfkirchen-Barcser	44	Kriegsdorf-Römerstädter	91
Oe. Nordwestb. garant. L.	44	Erzherzog Albrechtbahn	90
Mohacs-Fünfkirchner	45	Niederösterr. Staatseisenb.	89
Galizischen Karl-Ludwigb.	49	I. Siebenbürger	89
Böhmischen Nordbahn	50	Ungarischen Westbahn	89
Niederländischen Rhein-E.	44	Warschau-Bromberger	98
Lüttich-Mastrichter	51	Rumänischen L.	86

(Schluss folgt.)

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 9. Mai 1882.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungs- und Baurath Jungnickel.

Der Vorsitzende theilt mit, dass der Vorstand des Vereins zwei Einladungen zur Feier der Gotthardbahn-Eröffnung erhalten habe und dass er, in Begleitung des Schriftführers des Vereins, dieser Einladung Folge leisten werde.

Herr Eisenbahn-Bauinspector Claus referirt über den von der Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen dem Verein übersendeten Bericht der Italienischen Eisenbahn-Untersuchungscommission. Die Gesammtlänge der Italienischen Eisenbahnen betrug am 31. December 1879 8 713 km; dieselben bestanden aus den Oberitalienischen, den Römischen, den Südbahnen, den Calabrisch-Sicilischen, den Sardinischen und verschiedenen kleineren Bahnen. Diese verschiedenen Netze gehörten theils dem Staate und wurden von diesem oder von Privatgesellschaften betrieben, darunter theilweise von Gesellschaften, welche staatlich subventionirt wurden. Nachdem bereits im Jahre 1874 der Italienischen Deputirtenkammer von der Regierung ein Gesetzentwurf wegen Ankaufs der Römischen und der Südbahnen für den Staat und wegen der Uebertragung des Betriebes dieser beiden Bahncomplexe, sowie der Calabrisch-Sicilischen Bahnen an die Südbahngesellschaft vorgelegt worden, aber nicht zur Discussion gelangt war, wurde in der Absicht, die verwickelten Eisenbahnverhältnisse des Königsreichs in einheitlicher Weise zu regeln, von dem Ministerium Minghetti-Spaventa im Jahre 1876 gleichzeitig mit der Vorlage des Vertrages wegen Ankaufs der Oberitalienischen Eisenbahnen der Deputirtenkammer ein Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem zunächst auf den Oberitalienischen Bahnen der Staatsbetrieb eingeführt und dieser hiernach auf das gesammte Italienische Netz ausgedehnt werden sollte. Die Kammer genehmigte zwar den Ankauf der Oberitalienischen Eisenbahnen, sprach sich aber gegen die Einführung des Staatsbetriebes aus. In Folge der weiteren Verhandlungen hierüber wurde durch Gesetz vom 8. Juli 1878 eine Commission eingesetzt, welche die bestehenden Eisenbahnverhältnisse untersuchen und über die fernere Betriebsweise der Italienischen Eisenbahnen Vorschläge machen sollte. Das Ergebniss der eingehenden und umfangreichen Ermittelungen liegt nunmehr in 6 Bänden vor. Die wichtigste Frage für die Commission war die, ob Staats- oder Privat-Betrieb der Eisenbahnen vorzuziehen sei. Obgleich die Commission in dieser Beziehung den Ausspruch thut: „Italien dürfe nicht hinter den anderen Staaten zurückbleiben, es werde durch Annahme des Staatsbetriebes in wirksamer Weise die nationale Arbeit und Industrie fördern und seinen guten Ruf bei den anderen Nationen erhöhen", kommt sie doch zu dem Schluss: „dass für die Italienischen Eisenbahnen der Privatbetrieb dem Staatsbetrieb vorzuziehen sei". Die Commission spricht ferner die Ansicht aus, dass es für Italien räthlich sei, dass grosse potente Privat-Gesellschaften sowohl Eigenthümer als Betriebsführer der Eisenbahnen seien. Mit Rücksicht darauf jedoch, dass der Staat bereits den grössten Theil der Eisenbahnen besitzt, empfiehlt die Commission auch den Ankauf der Südbahnen und die Verpachtung des Betriebes an Privat-Gesellschaften. In dieser Beziehung schliesst sich die Commission hauptsächlich dem seit 1863 in Holland üblichen Verpachtungsmodus an, wobei nach Abzug bestimmter Sätze für Vermehrung des Betriebsmaterials, für Erneuerungen der Geleise, Gebäude etc., für Versicherungen u. s. w. der Rest des Bruttoertrages so getheilt wird, dass der Staat 20, die betriebsführende Gesellschaft 80 pCt. erhält. Bezüglich der Vertheilung des Italienischen Bahnnetzes an verschiedene Gesellschaften befürwortet die Commission die Annahme des bereits vom Minister Depretis gemachten Vorschlags der Theilung in 2 Längennetze, ein östliches, das Adriatische, und ein westliches, das Tyrrhenische.

Aus dem weiteren Inhalt des Commissionsberichtes macht der Referent noch Mittheilungen über den Import von Englischen Kohlen (da Italien selbst fast gar kein Brennmaterial besitzt), über die Ausdehnung des Dampftramwaynetzes und über die in Rom, Florenz und Neapel bestehenden Eisenbahnschulen.

Herr Ingenieur-Hauptmann Henning spricht im Anschlusse an die im Verein gepflogene Discussion über die Lieferungsbedingungen für Eisen und Stahl. Derselbe behandelt besonders die Wege, auf welchen man zur richtigen Erkenntniss des Materials, zur Beurtheilung richtiger Fabrikation gelangen könne und erkennt in Uebereinstimmung mit den Herren Dr. Wedding und Brauns den richtigen Weg besonders in der chemischen Analyse; durch diese sei man im Stande die Grenze der Zulässigkeit zu präcisiren, sowie die Grenze, innerhalb welcher die Härtung — das Kriterium des Stahls — von praktischem Werth ist. Mit der Analyse innig zusammenhängend ist die Dehnbarkeit und die Schweissbarkeit. Als Regel gilt für alle Metalle: „Die Dehnbarkeit nimmt mit der Abnahme der fremden Beimengungen zu" und für das Eisen noch besonders: „Die Fähigkeit zu schweissen schwindet mit der Zunahme fremder Beimengungen in dem Masse, als die Schmelztemperatur herabgezogen wird". Analyse und Dehnbarkeit sind bis zu einem gewissen Grade mit Schärfe zu präcisiren; sobald aber die Contraction in Betracht gezogen wird, sind Trugschlüsse unvermeidlich. Die sogenannten praktischen Proben — Bruch-, Biegungs- und Belastungs-Proben — haben einen gewissen Werth für Fabrikanten und Consumenten, besonders soweit diese mit der chemischen Analyse nicht genügend bewandert sind, aber sie sind, wie dies besonders Dudley ausgesprochen hat, als alleinige Massregel für die Abnahme nicht genügend.

Herr Geheimer Bergrath Dr. Wedding berichtet im Auftrage der Commission zur Feststellung einheitlicher Abmessungen für Probestücke zu Festigkeitsprüfungen. Die Commission erkennt an, dass die Einrichtung, welche der gegenwärtige Vorsteher der Königlich mechanisch-technischen Versuchsanstalt, Herr Dr. Böhme, vorschlägt, den Probestab mittelst Kugellagers einzuspannen, zweckmässig sei, stimmt im Uebrigen aber den vorgeschlagenen Abmessungen nicht bei. Die Commission empfiehlt der Versuchsanstalt die Annahme derjenigen Dimensionen, welche in der Technik benutzt werden, da sonst die Zuverlässigkeit eines jeden Controlversuches in Zweifel gezogen werden würde. Nachdem der Referent die früheren und die vorgeschlagenen Formen der Probestäbe an Zeichnungen erläutert hatte, beschliesst der Verein, der Königlichen Versuchs-Commis-

sion die von seiner Commission vorgeschlagenen Abmessungen zu empfehlen.

Herr Hütten-Director Haarmann aus Osnabrück spricht „über den Werth der verschiedenen Oberbau-Constructionen, besonders in Bezug auf vertical wirkende Kräfte". Der Vortragende wendet sich zunächst gegen einige Auslassungen des Mr. Wood in dessen Schrift „Wrought iron and steel-system of permanent way." Die darin geübte Kritik des Haarmann'schen Oberbau-Systems sei insofern nicht als zutreffend zu erachten, als derselben eine veraltete Construction dieses Systems zu Grunde liege, welche sowohl in den Dimensionen, als auch in wesentlichen Einzelheiten, z. B. der Schwellenlasche und der Auflagerfläche der Schwelle durch neue zweckmässigere Anordnungen überholt worden sei. Die fernere Ausstellung des Mr. Wood, es müsse für die Verwendung in Curven die Langschwelle nach einem mühsamen und kostspieligen Verfahren gebogen werden, deckt sich heute nicht mehr mit den praktischen Thatsachen, indem die vermeintliche Schwierigkeit, die Haarmann'sche Schwelle zu biegen, als zur Zeit durchaus überwunden bezeichnet werden könne.

Im Weiteren berichtet der Vortragende über neue praktische Erfahrungen und Ermittelungen in Folge der Beobachtung von Längsrissen bei Schienen des Hilf'schen und des Haarmann'schen Systems, welche in dem harten Winter 1880/81 gebrochen waren. In Folge der Ermittelung, dass diese Längsrisse durch eine ungleiche Lagerung der Schienen an der Bruchstelle auf den Schwellen veranlasst worden waren, wurden auf dem Osnabrücker Stahlwerk eingehende Versuche angestellt und derartige Längsrisse künstlich zur Erscheinung gebracht. Sowohl aus diesen Untersuchungen, als auch aus den Beobachtungen auf der Strecke hat der Vortragende sich veranlasst gesehen, verschiedene Aenderungen in der Construction seines Systems vorzunehmen. Um die Schienenstege direct zum Tragen zu bringen, werden die Schwellen an der Auflagerstelle eher etwas convex anstatt concav gewalzt; auch der bei der Berliner Stadtbahn bemerkte Uebelstand, dass die verwendete Schwellenlasche (220 mm breit bei 320 mm Schwellenbreite) nicht genügend breit und kräftig war, ist seit Jahresfrist auf mehreren Strecken beseitigt worden. Der Vortragende hat namentlich den nach seinem System verlegten Oberbau auf der Hannoverschen und der Ostbahn in befriedigendem Zustande gefunden; nur hinsichtlich der Entwässerung sind noch Versuche im Gange, die der Vortragende theils als nicht zweckmässig, theils als zu kostspielig bezeichnet. Die Spurhaltung lässt hin und wieder noch etwas zu wünschen übrig. Auf der Berliner Stadtbahn sind wegen der starken Curven und mit Rücksicht auf den Radstand (4 m) der dreiachsigen Maschinen neben den vorhandenen Querwinkeln noch 2 Spurstangen pro Schienenlänge angebracht worden. Mit den verschiedenen Querverbindungen, und zwar auf 9 m Länge 2 Winkel, auf 9 m Länge 3 Winkel und auf 9 m Länge 1 Querwinkel am Stosse und zwei Spurstangen zwischen den Stössen, sind auch auf der Rheinischen Bahn bei Urmitz Versuche angestellt und dabei in Betreff des Verhaltens des Haarmann'schen Langschwellen-Oberbaus gute Resultate beobachtet worden. In Holland hat man, nachdem während eines Jahres die Sicherheit der Befestigungstheile des Haarmann'schen Oberbaus erprobt worden war, das Geleise bis zur Schienenkrone verfüllt und damit in Bezug auf Spurhaltung und Lagerung, auf Unterhaltung überhaupt, die besten Erfahrungen gemacht.

Bezüglich des Haarmann'schen Querschwellen-Systems bemerkt der Vortragende, dass er die frühere Construction, bei welcher Gusseisen verwendet wurde, geändert habe, und die zur Schrägstellung der Schienen erforderlichen Hakenplatten nunmehr aus Flusseisen herstelle. Der Vortragende erläutert sodann die von ihm angestellten Versuche zur Ermittelung der Wirkungen vertikal wirkender Kräfte bei den verschiedenen Oberbau-Systemen; die Oberbau-Systeme wurden dabei in gleicher Weise unter der Last eines beladenen Wagens beobachtet, dessen Gesammtgewicht eine Achslast von 15 t repräsentirte. Die Versuche wurden dreifach vorgenommen, auf frisch unterstopften Geleisen, nach einmaliger Befahrung mit dem Versuchswagen und nach zwanzigmaliger Befahrung mit dem Versuchswagen. Die genommenen Aufzeichnungen werden in graphischen Darstellungen vorgeführt. Aus den Versuchen wird gefolgert, dass der gut construirte und richtig eingebettete Langschwellen-Oberbau sich sanfter fahren und günstigere Rückwirkungen auf das rollende Material haben muss als der Querschwellen-Oberbau; die Inanspruchnahme der Fahrstränge ist bei der Langschwelle geringer als bei den Querschwellen, nicht nur bezüglich des absoluten Maximums der Inanspruchnahme des betreffenden Systems, sondern auch in Bezug auf den Wechsel von Maximal- und Minimalspannungen; da ferner die Inanspruchnahme der Bettung beim Langschwellen-Oberbau bei Weitem gleichmässiger ist, als beim Querschwellen-Oberbau, so muss auch auf die Dauer bei ersterem die Unterhaltung geringer sein.

Die vom Vorsitzenden in Anregung gebrachte Discussion über diesen Vortrag, insbesondere über die von Herrn Haarmann ausgesprochene und wohl anfechtbare Ansicht über die Entwässerung des Langschwellen-Oberbaus musste wegen der vorgerückten Zeit verschoben werden.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden aufgenommen als einheimisches ordentliches Mitglied: Herr Regierungs-Baumeister Mehrtens, und als auswärtiges ordentliches Mitglied: Herr Regierungs- und Baurath Beemelmans in Strassburg i. E.

Zum Bau des Brandleite-Tunnels

wollen wir zur Vermeidung eines Missverständnisses in No. 46 S. 632 dieser Zeitung bemerken, dass statt „zweite Theil des Bahnbaues" (siehe vorletzte Zeile des Aufsatzes auf S. 632) es heissen muss: „letzte Theil". Denn der Bahnbau der Linie Arnstadt-Plaue-Grimmenthal-Ritschenhausen zerfällt nicht nur in zwei, sondern in mehrere Bau-Abtheilungen und stehen die l. c. genannten drei Baumeister Richard, Schwedler und Bode ganz selbstständig neben einander.

Aus den Geschäftsberichten und Generalversammlungen Deutscher Eisenbahnen.

Die Bilanz der vormaligen Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1881 ist jetzt herausgegeben. Aus derselben ist hervorzuheben, dass die nunmehr auf den Preussischen Staat übergegangenen baaren Bestände und Effecten in Summa 18 833 700,33 ℳ betragen, während sich die Beträge der diversen Debitoren auf 5 068 594,25 ℳ belaufen. Der Reinertrag der Stammbahn belief sich im Jahre 1881 abzüglich des Beitrags zum Erneuerungsfonds auf 4 719 540,78 ℳ (1880: 4 718 599,27 ℳ). Hiervon sind als Dividende auf 44 362 200 ℳ Stammactien Lit. A. 9½ pCt. mit 4 214 409 ℳ vertheilt worden (637 800 ℳ Stammactien sind noch nicht behoben); verbleiben zur Entrichtung der Eisenbahnsteuer 505 131,78 ℳ.

Der Geschäftsbericht der Werrabahn-Gesellschaft für das Jahr 1881 constatirt, dass die im Jahr 1880, und rücksichtlich des Güterverkehrs bereits 1879 eingetretene Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen sich im Jahre 1881, allerdings nur in mässigen Grenzen, fortgesetzt hat. Die Zahl der beförderten Personen betrug in 1881 579 898 (gegen 574 885), durchschnittlich pro Person 32,48 km (gegen 32,36), die Einnahmen aus dem Personenverkehr 837 894 ℳ (gegen 831 404), hiervon Binnenverkehr 610 752 ℳ (gegen 607 116), Verkehr mit anderen Bahnen 227 142 ℳ (gegen 224 288), pro Person und Kilometer 4,43 ₰ (gegen 4,45). Es hat somit in 1881 gegen 1880 die Zahl der beförderten Personen zugenommen um 5 013 (0,8 pCt.) — und zwar in III. Classe um 4 973, an Militärpersonen um 613 — wogegen in der I. Classe eine Abnahme von 211, in der II. von 362 Personen eingetreten ist — die Beförderungsstrecke nahm um 290 446 (1,5 pCt.) Personenkilometer, die Einnahme um 6 490,01 ℳ (0,7 pCt.) zu, im Gepäckverkehr die Beförderung um 69 t und 4 601 tkm, die Einnahme um 514,08 ℳ. Im Güterverkehr wurden transportirt 429 995 (gegen 415 982) auf Kilom. 26 271 369 (gegen 28 086 559), hiervon im Binnenverkehr 60 282 t (gegen 53 523), im Verkehr mit anderen Bahnen 369 713 (gegen 362 459). Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 1 793 281 (gegen 1 762 691), pro Tonne und Kilo 6,67 ₰ (gegen 6,13), aus dem Viehtransport 64 424 (gegen 64 004). Im Güterverkehr nahm die beförderte Menge und die Einnahme an Eilgut um 138 t resp. 682 ℳ, an Frachtgut um 13 875 t resp. 29 616 ℳ und an Postgut um 503 ℳ, zusammen also um 14 013 t (3,3 pCt.) resp. 30 801 ℳ (1,8 pCt.) zu, wogegen an Nebeneinnahmen 211,03 ℳ weniger aufkamen. Die Beförderungsstrecke nahm zwar bei Eilgut um 2 545 tkm zu, dagegen bei Frachtgut um 1 817 735 tkm, im Ganzen also um 1 815 190 (6,4 pCt.) ab. Die Zunahme beim Güterverkehr entfällt allein auf den Verkehr der eigenen Stationen unter einander und mit andern Bahnen, welcher im Versand von 145 183 auf 157 266 t, im Empfang von 217 961 auf 235 999 t gestiegen ist, während der Durchgangsverkehr einen Rückgang von 106 361 auf 97 012 t aufweist. Im Viehverkehr hat sich eine Minderbeförderung um 1 858 t und 142 214 tkm, welche indessen lediglich auf einer andern Gewichtsschätzung — nach der Tragfähigkeit der Wagen statt nach Durchschnittssätzen pro Stück — beruht, und eine Mehreinnahme von 1 752 ℳ ergeben. Die Betriebsausgaben stellen sich wie folgt: Allgemeine Verwaltung 168 433 ℳ (gegen 161 512), Bahnverwaltung 703 654 ℳ (gegen 699 918), Transportverwaltung 1 125 158 ℳ (gegen 1 050 199), insges. 1 997 245 ℳ (gegen 1 911 629), pro Nutzkilometer 323,27 ₰ (gegen 309,01), Procent der Einnahme 66,04 (gegen 65,44). Mit den Nebeneinnahmen ergiebt sich im Ganzen eine Gesammteinnahme von 3 024 038 ℳ (gegen 2 921 124), sowie eine Mehreinnahme von 102 914 ℳ. Der Ueberschuss beträgt 1 040 944 ℳ (gegen 977 044). Der Ueberschuss der Betriebseinnahme über die Ausgabe ist um 31 449 ℳ gestiegen. Als Steuer waren zu entrichten 13 143 ℳ (gegen 7 444). Zur Zahlung der Zinsen und Amortisation sind verwendet 470 919 ℳ (gegen 485 919), zur Dividende 525 724 ℳ (gegen 450 621). Dieser günstige Abschluss macht, wie schon mitgetheilt, die Vertheilung einer Dividende von 3½ pCt. möglich, die höchste, welche seit Beendigung der Zinsgarantie gezahlt worden ist. Der Rest des Reinertrags nach Gewähr dieser Dividende wurde mit 31 158 ℳ

gegen 33 060 in 1880) als ausserordentlicher Zuschuss dem Reservefonds in Rücksicht darauf überwiesen, dass die Ausgaben des gedachten Fonds im Jahre 1880 die statutenmässige Rücklage von 120 000 *M.* um 14 151 *M.* übersteigen, und dass mit allmäliger Auswechslung der alten Locomotiven fortgefahren werden muss. Der Bericht giebt eine ausführliche Darstellung der in den Tarifen und Verbänden stattgehabten Veränderungen, welche meist durch die in Preussen stattgehabte Verstaatlichung veranlasst wurde und zum Theil für die Werrabahn nicht günstig sind. Die Verwaltung hofft, dass die am 24. October 1881 stattgehabte Eröffnung der Sangerhausen-Erfurter Bahn für den Transitverkehr der Werrabahn „zu nicht geringem Vortheil gereichen werde." Der Betrieb der Eisenbahn Wernshausen-Schmalkalden, welcher nach Vertrag vom 8. Februar 1872 für Rechnung der Stadtgemeinde Schmalkalden als Eigenthümerin geführt wird, hat 1881 in Einnahme 51 870 *M.* gegen 51 202 *M.* in 1880, in Ausgabe 33 404 *M.* gegen 36 797 *M.* in 1880, mithin als Ueberschuss 18 466 *M.* gegen 14 405 *M.* für die Eigenthümerin ergeben.

Dem Geschäftsbericht der Weimar-Geraer Eisenbahn für das Betriebsjahr 1881 entnehmen wir folgende Daten: Der Abschluss ergab, dass, nachdem dem Erneuerungsfonds die regulativmässige Rücklage in Höhe von 75 000 *M.* und dem Bau- und Betriebsergänzungsfonds zur Bestreitung der Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe 80 000 *M.* zugeführt war, ferner die im Jahre 1881 erwachsenen Zinsen für schwebende Schulden, sowie 1500 *M.* zu der im § 39 des Statuts bezeichneten Remuneration für die Mitglieder des Aufsichtsraths abgesetzt worden sind — ein Ueberschuss von 85 908 *M.* verblieb, der mit Rücksicht auf Restausgaben und die besonderen finanziellen Verhältnisse, sowie weil die betheiligten Staatsregierungen die Vertheilung irgend einer Dividende an die Actionäre vor baarer Dotirung des Guthabens des Erneuerungsfonds für unzulässig erklärt hatten, auf das Jahr 1882 in Vortrag zu bringen war. Unter Anrechnung des Uebertrages aus dem Jahre 1880 in Höhe von 43 113 *M.* stellte sich heraus, dass der aus dem Jahre 1881 selbst resultirende Reinertrag 85 908,36 — 43 113,59 = 42 794,77 *M.* betrug. Es konnte daher auch pro 1881 noch keine Dividende aus dem Betriebsüberschusse zur Vertheilung gelangen, weshalb die Inhaber von Prioritäts-Stammactien eine solche nicht erhalten konnten und die den Inhabern von Stammactien bis zum 1. Juli 1866 gewährte Staatsgarantie von 4½ pCt. jährlich voll in Anspruch genommen werden musste.

Die Betriebseinnahmeverhältnisse zeigten beim Personenverkehr nahezu die vorjährige Ziffer, im Güterverkehre aber und folglich auch im Gesammtverkehre eine fortschreitende Besserung, deren Fortdauer durch die seit dem 1. Mai 1882 erfolgte Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn hoffentlich erwartet werden darf.

Die Betriebsausgaben verminderten sich mit der Abzahlung der schwebenden Schulden in Folge der dadurch verringerten Zinsen, vermehrten sich andererseits aber in Folge der Verkehrssteigerung namentlich in Bezug auf die Unterhaltung der Betriebsmittel. Was die Betriebseinnahmen betraf, so wurden im Jahre 1881 298 122 Personen (gegen in 1880 304 217 Personen) befördert und dafür vereinnahmt in 1881 315 185 *M.*, gegen in 1880 316 286 Mark; die Gesammteinnahme aus dem Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr bezifferte sich in 1881 auf 324 944 *M.*, gegen in 1880 auf 325 980 *M.* Im Güterverkehr wurden in 1881 151 257 t (gegen in 1880 118 153 t) verfrachtet, und dafür in 1881 298 249 *M.*, gegen in 1880 272 481 *M.* vereinnahmt. Die Gesammteinnahme für Güterbeförderung (incl. Leichen- und Viehtransport) betrug in 1881 304 091 *M.* Die gesammten Betriebseinnahmen der Weimar-Geraer Bahn im Jahre 1881 betrugen 629 036 *M.* gegen 604 275 *M.* in 1880. Hierzu der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 43 113 *M.*, Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen mit 8 287 *M.*, Wagenmiethe mit 11 312 *M.*, Erträge aus Veräusserungen mit 49 234 *M.* und verschiedene sonstige Einnahmen mit 17 155 *M.*, ergab eine Totaleinnahme von 758 139 *M.* Die Betriebs-Ausgaben bezifferten sich dagegen auf 602 071 *M.*, so dass ein Ueberschuss von 156 067 *M.* verblieb. Hiervon ging ab zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds: regelmässige Rücklage 75 000 *M.*, Erlös für das ausrangirte betreffende Betriebsmaterial 4 203 *M.*, in Summa 79 203 *M.* Hiervon sind bei den Betriebsausgaben bereits verrechnet 43 916 *M.*, somit kam hier noch zur Verrechnung 35 287 *M.* In den Bau- und Betriebsergänzungs-Fonds fliessen: a) Die durch das im Jahre 1879 ausgeführte Convertirungsverfahren von den Inhabern der Stammactien abgetretene Hälfte der ihnen noch garantirten 4½ pCt. jährlichen Zinsen, im Gesammtbetrage von 202 500 *M.* b) Die laut Ministerial-Erlass vom 13. Mai 1878 diesem Fonds, aus welchem die Beschaffung der neuen Stahlschienen erfolgt, zukommende Einnahme aus dem Verkaufe der dagegen ausrangirten eisernen Altschienen mit 43 875 *M.* c) Die laut Beschluss der Generalversammlung vom 19. April 1879 erforderliche Rücklage pro 1880 für die von diesem Fonds zu bestreitende, am 1. Juli 1882 fällig werdende Verzinsung und Amortisation der 4½ pCt. Prioritätsanleihe, vom Aufsichtsrathe festgestellt auf 80 000 *M.*, zusammen 326 375 *M.* Hiervon ist bei den Betriebsausgaben bereits verrechnet 105 266 *M.*, verbleiben 221 108 *M.* Somit kamen hier noch zur Verrechnung 256 395 *M.*, wonach sich ein Deficit von 100 328 *M.* herausstellt. Dagegen waren zu verrechnen die am 1. Juli 1882 zahlbaren Garantiezuschüsse der drei betheiligten Staatsregierungen pro 1881, (nämlich 4½ pCt. von 9 000 000 *M.* Stammactien-Capital) mit 405 000 *M.*, so dass ein verfügbarer Ueberschuss in Summa von 304 672 *M.* sich ergab, welcher zu verwenden ist 1. zur Zahlung der den Inhabern der Stammactien verbliebenen anderen Hälfte der ihnen pro 1881 garantirt gewesenen 4½ pCt. Zinsen von 9 000 000 *M.* Stammactien-Capital, im Betrage von 202 500 *M.* 2. zur Deckung der im Jahre 1881 gezahlten und vorschussweise gebuchten Darlehnszinsen 14 764 *M.*, 3. zur Remuneration des Aufsichtsraths 1 500 *M.* 4. und zum Vortrage für das folgende Jahr mit 85 908 *M.*

In der am 10. Juni in Weimar abgehaltenen 10. ordentlichen General-Versammlung der Weimar-Geraer Eisenbahn wurde Decharge ertheilt, die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden wieder- und Rentier Kumbruch in Kösen und Bauunternehmer Voss in Gera neugewählt. Die Anträge eines Actionärs, nämlich Erhöhung der Prioritätsschuld von 1 500 000 auf 2 000 000 *M.*, Aenderung einiger Statutenbestimmungen und Unterstützung eines Bahnbaues Meuselwitz-Gera wurden als verspätet eingebracht von der Tagesordnung abgesetzt.

Ueber die Generalversammlung der Saal-Eisenbahngesellschaft (über deren Geschäftsbericht in No. 45 S. 617 referirt wurde) ist zu berichten, dass nach Mittheilung des Präsidenten des Aufsichtsraths, Dr. Mentz, an Stelle des Justizrath Dr. Gille in Folge anderweiter Organisation der Staatsaufsicht über die Privatbahnen im Grossherzogthum Sachsen-Weimar Regierungsrath Dr. Slevogt in Weimar zum Regierungscommissar ernannt ist. — Nach einstimmiger Ertheilung der Decharge pro 1881 an Aufsichtsrath und Direction wurde einstimmig die Dividende für die Stammprioritätsactien auf 1⅞ pCt. festgesetzt und schliesslich das statutengemäss ausscheidende Mitglied des Aufsichtsraths wiedergewählt.

Dem Geschäftsbericht der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer-Eisenbahn pro 1881 ist Folgendes zu entnehmen: Auch im letzten Betriebsjahre haben sich die Verkehrsverhältnisse dieser unter Königlich Sächsischer Staatsbahnverwaltung stehenden Bahn günstig gestaltet. Die erzielte Mehreinnahme ist in der Hauptsache durch vermehrte Transporte von Meuselwitzer und Rossitzer Braunkohlen, deren Absatzgebiet sich fortwährend vergrössert, herbeigeführt worden. Die Vermehrung der Einnahmen liegt ausschliesslich in dem Güterverkehr. Der Personentransport gab eine kleine Mindereinnahme (107 529 Personen für 70 120 *M.* gegen 107 181 Personen für 70 679 *M.*, im Jahre 1876 brachte derselbe sogar 77 468 *M.*). Dagegen ist der Güterverkehr gewachsen; er betrug 237 852 430 kg für 297 870 *M.* gegen 216 226 870 kg für 270 617 *M.* im Jahre vorher. Es mussten 128 Güterextrazüge ab Meuselwitz eingelegt werden. Die Bestrebungen, beim Betrieb die möglichsten Ersparnisse zu erzielen, sind nicht ohne Erfolg geblieben. Angeschlossen haben sich an die Bahn die Strohstofffabrik von Carl Heynold & Co. und die Braunkohlenabbau-Gesellschaft Germania. Die mit der Bahn verbundene Zuckerfabrik Spora hat neuerdings das Rittergut Wiederau gepachtet, um auf dem Areal desselben gleichfalls Rüben zu bauen, was neue Frachteinnahmen zuführen wird. Diese in Aussicht stehenden bedeutenden Rübentransporte haben veranlasst, die bisherige Personenhaltestelle Rüssen in eine Güterhaltestelle mit Wagenladungsverkehr umzuwandeln. Wahrscheinlich werden die in der Nähe liegenden Ortschaften auch einen regen Kohlenverkehr auf dieser neuen Güterhaltestelle hervorrufen. Mit Ausnahme der Bahnhöfe sind bis zum Schluss des Jahres 22 092,75 m Stahlschienen verlegt worden, so dass voraussichtlich im Jahre 1890 die Geleisumlegung auf der freien Strecke beendet sein wird. Die Erneuerung sämmtlicher Querschwellen wird 1887 vollzogen sein. Die Betriebseinnahme bei der Staatsbahnverwaltung ergab 452 156 *M.* gegen 388 238 *M.* in 1880. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 484 325 *M.*, die Gesammtausgaben auf 304 198 *M.*, blieb Ueberschuss 180 126 *M.* Es verbleibt unter Hinzurechnung von 1 542 *M.* Vortrag aus 1880 ein Gesammtüberschuss von 179 128 *M.*; hiervon sind 11 564 *M.* dem Reservefonds gutzuschreiben, verbleiben 167 564 *M.* Davon fallen 17 000 *M.* = 5 pCt. Dividende an die Stammprioritäten und 49 400 *M.* = 3½ pCt. Dividende an die Stammactien; restliche 1 164 *M.* werden auf 1882 übertragen. Der Erneuerungsfonds schliesst mit 81 460 *M.* und einschliesslich vorhandener Oberbau-Materialien mit 91 189 *M.*, der Reservefonds ist mit 23 060 *M.* aufgeführt. Auf den Kilometer Bahnlänge entfallen Betriebseinnahme 16 264,60 *M.* und Betriebsausgabe 6 252,10 *M.* gegen 13 965,40 *M.* und 6 876,15 *M.* in 1880.

Westholsteinische Eisenbahn. Die Einnahmen betrugen für das Etatsjahr 1. April 81/82 381 142,38 *M.* gegen 342 707,83 *M.* (Westholstein und Wesselburen-Heide) im Vorjahr, die Ausgaben 234 693,40 *M.* gegen 255 552,18 *M.* im Vorjahr, mithin der Ueberschuss 146 448,98 *M.* gegen 87 155,65 *M.* Die Direction hatte dem Aufsichtsrath vorgeschlagen, eine Dividende von 8 *M.* für die Prioritätsactien (2⅔ pCt. gegen 2 pCt. im Vorjahr) zu vertheilen,

trotzdem über 3 pCt. gegeben werden könne, und den Rest theils aufs künftige Jahr zu übernehmen, theils zur Bildung eines besondern Reservefonds (ausser den statutenmässigen Reserve- u. Erneuerungsfonds, welche auch mit pp. 12 000 ℳ mehr als für beide Bahnen im Vorjahr bedacht werden) sowie eines Beamtenpensionsfonds zu verwenden. Der Aufsichtsrath hat in seiner Sitzung am 16. d. M. beschlossen, die Anträge der Direction zu genehmigen.

Die Altona-Kieler Eisenbahn in 1881.

Aus dem Geschäftsbericht der Direction für das Jahr 1881 entnehmen wir Folgendes:

Im Jahre 1881 hat der Verkehr einen erfreulichen Aufschwung genommen, so dass die Einnahmen sowohl aus dem Personenverkehr, wie auch aus dem Frachtverkehr recht erheblich gestiegen sind. Die Betriebsresultate des Jahres 1881 würden demnach sehr günstige gewesen sein, wenn nicht das von der Königlichen Regierung zu Schleswig unterm 19. Juli v. J. erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr von Dänischem Rindvieh dem Viehverkehr hemmende Schranken in den Weg gelegt hätte. In Folge dessen sind auf den Schleswigschen Bahnen für Viehtransporte 53 004 ℳ weniger als im Jahre 1880 eingenommen. Die Unterbilanz der Schleswigschen Bahnen ist daher pro 1881 wieder auf 233 107 ℳ gestiegen. Im Uebrigen hat sich der Verkehr normal entwickeln können und ist deshalb für sämmtliche Zweigbahnen der Altona-Kieler Bahn ein Heruntergehen der Unterbilanz bezw. ein Wachsen des Ueberschusses zu constatiren.

Ueber die Betriebsresultate wird im Einzelnen Nachstehendes bemerkt:

Die Gesammteinnahme der Holsteinischen und Schleswigschen Bahnen belief sich im Jahre 1881 auf 10 068 576 ℳ, die Betriebsausgaben betrugen nach Abzug der aus dem Schleswigschen Reservefonds für Erneuerungen von Oberbaumaterial entnommenen Zuschüsse 5 591 344 ℳ, der Ueberschuss beträgt also 4 477 232 ℳ Davon mussten zur Verzinsung und Amortisation verwendet werden: 1. zur Verzinsung der 4 pCt. Prioritätsanleihe I. Emission von 9 000 000 ℳ 309 600 ℳ, 2. zur Verzinsung der 4½ pCt. Anleihe II. Emission (441 220 ℳ) nach Abzug der Zinseinnahme für die angekauften Schleswigschen Stammactien (361 500 ℳ) 79 720 ℳ, 3. zur Verzinsung der 4½ pCt. Anleihe III. Emission im Betrage von 4 500 000 ℳ 198 166 ℳ, 4. zur Verzinsung der 4½ pCt. Anleihe IV. Emission im Betrage von 6 000 000 ℳ 196 087 ℳ, 5. zur Amortisation der 4 pCt. Anleihe I. Emission, wovon bis Ende 1881 bereits 1 350 000 ℳ amortisirt sind, 90 000 ℳ, 6. zur Amortisation der 4½ pCt. Anleihe II. Emission, wovon bis Ende 1881 bereits 787 500 ℳ amortisirt sind, 92 400 ℳ, 7. zur Amortisation der 4½ pCt. Anleihe III. Emission, wovon bis Ende 1881 123 000 ℳ amortisirt sind, 26 700 ℳ, 8. zur Amortisation der 4½ pCt. Anleihe IV. Emission, wovon bis Ende 1881 77 000 ℳ amortisirt sind, 31 500 ℳ, 9. zur Verzinsung von 15 000 000 ℳ 5 pCt. Schleswigschen Stammactien, soweit dieselben ausgegeben sind, 680 010 ℳ, 10. zur Verzinsung von 15 000 000 ℳ 4½ pCt. Schleswigschen Prioritätsobligationen 630 045 ℳ, 11. zur Amortisation dieser Anleihe, wovon bis Ende 1881 bereits 1 059 000 ℳ amortisirt sind, 120 000 ℳ, in Summa 2 454 229 ℳ

Nach Abzug dieser Summe verbleibt von dem Betriebsüberschuss ein Rest von 2 023 002 ℳ, worüber vom Verwaltungsrath auf den Antrag der Direction in folgender Weise disponirt ist: 1. als Dividende von 10 pCt. auf 41 000 Actien gezahlt 1 845 000 ℳ, 2. der Pensions- und Unterstützungscasse sind überwiesen 10 000 ℳ, 3. dem Reservefonds desgleichen 168 002 ℳ

Die Einnahme der Ostholsteinischen Bahn betrug im Jahre 1881 642 011 ℳ Die Ausgaben betrugen: an Betriebskosten 473 655 ℳ, an Verzinsung des Anlagecapitals 458 016 ℳ, somit 931 671 ℳ, also Unterbilanz 289 660 ℳ gegen 311 059 ℳ in 1880.

Die Einnahme der Blankeneser Bahn betrug pro 1881 167 083 ℳ Die Betriebskosten betrugen 117 071 ℳ, die Verzinsung des Anlagecapitals 72 582 ℳ, in Summa 189 653 ℳ, somit Unterbilanz 22 570 ℳ gegen 25 690 ℳ in 1880.

Die Einnahme des diesseitigen Theiles der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn war 362 911 ℳ Die Betriebskosten erforderten 138 401 ℳ, die Verzinsung des Anlagecapitals 89 019 ℳ, in Summa 227 422 ℳ, der Ueberschuss betrug somit 135 489 ℳ gegen 101 900 ℳ in 1880.

Die Einnahme der Neumünster-Oldesloer Bahn war 248 516 ℳ Die Betriebskosten betrugen 179 349 ℳ, die Verzinsung und Amortisation pro 1881 (5 595 066 ℳ à 5 pCt.) 279 753 ℳ, in Summa 459 102 ℳ, Unterbilanz somit 210 584 ℳ gegen 220 192 ℳ in 1880.

Die Einnahme der Altonaer Hafenbahn betrug 28 255 ℳ Die Betriebskosten erforderten 25 818 ℳ, die Verzinsung und Amortisation pro 1881 (416 552 ℳ à 5 pCt.) 20 827 ℳ, in Summa 46 645 ℳ, Unterbilanz somit 18 390 ℳ gegen 20 857 ℳ in 1880.

Die Einnahme der Schleswigschen Bahnen betrug 2 948 067 ℳ Die Betriebskosten erforderten nach Abzug des aus dem Reservefonds geleisteten Beitrags von 37 500 ℳ für Erneuerung von Oberbaumaterial 1 736 331 ℳ, die Verzinsung und Amortisation 1 444 843 ℳ, in Summa 3 181 174 ℳ, Unterbilanz somit 233 107 ℳ gegen 195 428 ℳ in 1880.

Aus dem Reservefonds der Holsteinischen Bahnen sind, wie der Geschäftsbericht ausweist, für das verflossene Jahr 312 786 ℳ entnommen.

Der Holsteinische Reservefonds betrug ult. December 1881: 1 699 284 ℳ

Auf den Bahnen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ist an ordentlichen Betriebseinnahmen in den letzten 6 Jahren bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 287,7 km erzielt worden:

im Jahre	Einnahme in Reichsmark: im Personenverkehr	im Güterverkehr	sonstige	Total	pro Betriebskilometer
1876	2 642 833	3 557 023	129 189	6 329 045	21 999
1877	2 732 279	3 657 974	92 142	9 482 395	22 532
1878	2 665 495	3 467 033	50 626	9 183 154	21 492
1879	2 516 784	3 668 158	46 557	6 231 499	21 660
1880	2 659 928	3 574 911	407 503	6 642 342	23 088
1881	2 743 175	3 831 435	545 900	7 120 510	24 750

Wochenschau aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 18. Juni. (Politische Wochenschau. Abrundung des Gütergewichts bei Berechnung der Frachtgebühren. Die Eisenbahnräthe. Eisenbahn-Freikarten für Herrenhausmitglieder. Kohlentarife auf den Schlesischen Bahnen. Eisenbahntarife nach den Seehäfen. Retourbillets. Eisenbahnunfälle im April.)

In voriger Woche, am 16. d. M. hat sich der Reichstag bereits vertagt und wird erst am 30. November wieder zusammentreten. Der jetzt vollendete erste Abschnitt der Reichstagssession hat vom 27. April bis 16. Juni gedauert, also gut 7 Wochen. Die bisher zur Reife gelangten Früchte dieser Session sind sehr spärlich bemessen. Der Nachtragsetat und der Consularvertrag mit Brasilien sind fertig geworden und die Zolltarif-Novelle ist in veränderter Form zur Annahme gelangt. Das Tabakmonopol wurde abgelehnt, aber die Verwerfung erfolgte nicht unter solchen Formen und Umständen, dass sie den Gegnern des Monopols Befriedigung bieten könnte. Die übrigen Sachen schweben noch. Der Plan der Regierung bezüglich der Herbstcampagne soll folgender sein: die Landtagswahlen sollen möglichst frühzeitig, vielleicht mit Hülfe der Auflösung, schon Ende September oder Anfang October stattfinden. Unmittelbar darauf tritt der Landtag zusammen, wesentlich zu dem Zwecke, die Steuerreform in Gestalt eines neuen Verwendungsgesetzes zu berathen. Ende November unterbricht der Reichstag auf kurze Zeit die Sitzungen des Landtags; aber die Plenarsitzungen sollen nur der ersten Lesung des Reichsetats gewidmet sein und dann sollen die Reichstagscommissionen neben dem Landtage weiter arbeiten. Der Staatsetat soll dem Landtage auch recht frühzeitig vorgelegt werden. Es heisst dass neuestens der Befehl ergangen sei, die Arbeiten der einzelnen Ressorts in den Ministerien so zu beschleunigen, dass an die Aufstellung der Voranschläge zum Etat pro 1883/84 alsbald herangetreten werden könnte. Bezüglich der Haltung der Regierung gegenüber der Ablehnung des Tabakmonopols wird offiziös vorläufig bemerkt: „Nachdem die Monopolvorlage mit einer Mehrheit von 276 gegen 43 Stimmen vom Reichstage abgelehnt ist, besitzen die verbündeten Regierungen durch dieses Votum die von dem Reichskanzler in ihrem Namen verlangte Quittung darüber, dass das Tabakmonopol nicht der Weg ist, auf welchem sie Aussicht haben, die erstrebte Reform der Steuerverhältnisse, die Minderung des Druckes der directen Steuern zu erreichen. Der Reichskanzler hat bereits am 12. d. M. in Aussicht gestellt, dass der Versuch werde gemacht werden, diesem Ziele durch andere Mittel näher zu treten. Welche Mittel dieses sein werden, darüber werden zunächst die verbündeten Regierungen sich unter einander zu verständigen haben, nachdem das Tabakmonopol durch den vorliegenden Reichstagsbeschluss von der Concurrenz ausgeschlossen ist. Bevor die Regierungen dieser Verständigung näher treten können, muss nothwendig die Unterlassungssünde des Preussischen Landtags von diesem Frühjahre gut gemacht und die Bedürfnissfrage klargestellt werden. So lange das nicht geschehen ist, haben wir überhaupt Vorschläge der verbündeten Regierungen zur Eröffnung anderweiter Einnahmequellen nicht zu erwarten". Von hervorragender Bedeutung in den Verhandlungen über das Tabakmonopol war natürlich das dreimalige Eingreifen des Herrn Reichskanzlers in die Debatte. Besonders interessant war die zweite Rede, in welcher derselbe auf die Ausführungen des Abg. Richter erwiderte und dabei auch näher auf das Staats-Eisenbahnsystem einging, bei welcher Gelegenheit er dem Herrn Arbeitsminister die höchste Anerkennung zollte. Dieser Passus der Rede, dessen Wortlaut wir dem offiziellen Stenogramm entnehmen, lautet folgendermassen: Der Herr Abgeordnete sagt ferner, unser ganzes gegen-

wärtiges Finanzsystem sei eine Folge des grossen Staats-Eisenbahnsystems und der Vermehrung der indirecten Steuern. Ich weiss wirklich nicht, was das Staats-Eisenbahnsystem damit zu thun hat. Einzig und allein doch vielleicht das, dass wir seitdem in dem Preussischen Budget einen Einnahmetitel haben, den wir früher zwar kannten, aber niemals in der Höhe, mit der Sicherheit, dass wir eine grosse Vereinfachung unseres Eisenbahnsystems überall haben, und soviel ich höre, nach Anerkennung aller betheiligten Interessen und des Publikums eine wohlgeschultere und höflichere Verwaltung als früher. Das ist freilich zum grossen Theile das Verdienst der ausgezeichneten Persönlichkeit, die an der Spitze der Preussischen Eisenbahnverwaltung steht und die wir nicht immer zu haben rechnen dürfen und die wir aber deshalb schonen und deren Verbrauch durch Arbeit wir nicht steigern sollten dadurch, dass die empfindliche Ehrliebe, die Jedermann von Verdienst hat, bei jeder Gelegenheit in irgend einer Form gekränkt wird. (Bravo! rechts.) Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist eine der richtigsten Massregeln gewesen, die wir überhaupt ergriffen haben. Es war eine — der Herr Abgeordnete hat das Thema angeschlagen, ich muss also auch darauf eingehen — es war das früher eine Einrichtung, ursprünglich hervorgehend aus dem Misstrauen gegen den Werth der Eisenbahnen, welches mir noch erinnerlich ist aus den Zeiten des Ministers v. Bodelschwingh, ich meine nicht des letzten, Ihnen bekannten Finanzministers, sondern des älteren Bodelschwingh. Wie die Anhalter Bahn gebaut werden sollte, da waren gleichzeitig drei Projecte, eins nach Magdeburg, eins auf Leipzig, eins auf Dresden vorliegend und die damalige Preussische Regierung erklärte: wir haben die sichersten Beweise durch unsere Kenntniss des Güterverkehrs, dass kaum eine einzige Bahn in diesen drei Richtungen überhaupt nothdürftig das Leben haben wird und die wird auch Bankerott machen, wenn der Herzog von Anhalt nicht die Elbbrücke baut. Wir zwangen also diese drei Linien, sich in diesem unförmlichen Ding, was damals in Rosslau mündete, zu fusioniren und wir sind lange Zeit auf demselben Anhalter Bahnhof nach Magdeburg und nach Leipzig und auf dem ungeheuerlichen Umwege nach Dresden gefahren. In Folge solcher Anschauungen hat Preussen damals das ebenfalls dem absoluten, ja dem Französischen Feudalstaate angehörige System, die Eisenbahn-Privatmonopole, aufkommen lassen. Jede Eisenbahn ist in ihrem Bezirke, sobald sie praktisch eingerichtet, ein Monopol, es kann Niemand gegen sie aufkommen, jede andere Verkehrsanstalt muss eingehen, dann ist sie Generalpächterin der ganzen Verkehrsinteressen, der ganzen Landschaft, um die es sich handelt, eine gerade so schlimme Institution, wie sie unter dem alten Französischen Regime stattfand, dass den Generalpächtern, die eine gehörige Pacht dafür gezahlt hatten — während unsere Bahnen die Ausbeutung gratis privilegirt erhielten, — dass denen die Ausbeutung einer Provinz mit dem Gesetze in der Hand überlassen wurde, und je nach ihren Privatinteressen ihnen die Berechtigung zuerkannt wurde, ihre Dividende so hoch als möglich zu schrauben ohne Rücksicht auf das Volk und seinen Verkehr. Das war das System der Privatbahnen, und durch die Verstaatlichung haben wir dem Staat wiedergegeben, was ihm gebührt. Ich gebe die Hoffnung nicht auf, in Anknüpfung an das, was ich vorgestern sagte, dass wir auch die Privat-Actiengesellschaften in der Politik dazu bewegen werden, die Hand dazu zu bieten, dass auch die Politik des Deutschen Reichs wieder verstaatlicht wird. (Heiterkeit.)

Die Abrundung des Gewichts der Eisenbahngüter bei Berechnung der Frachtgebühren ist Gegenstand eines Antrags der Hessischen Regierung beim Bundesrathe, welchen diese Körperschaft in letzter Sitzung berieth. Der Antrag geht dahin, im dritten Absatz des § 52 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands bezüglich der Gewichtsermittelung, behufs Berechnung der Frachtgelder die Stelle: „Sendungen unter 30 kg werden höchstens für 30 kg, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Colligütern mit 10 kg, bei Waarenladungen mit 100 kg steigend so berechnet, dass jede angefangenen bezw. 10 und 100 kg für voll gelten." dahin abzuändern: „Sendungen unter 30 kg werden höchstens für 30 kg, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Colligütern mit 10 kg so berechnet, dass überschiessende Gewichtsmengen bis zu 5 kg bei der Frachtberechnung ausser Betracht bleiben, ein Mehrgewicht über 5 kg aber für volle 10 kg in Ansatz gebracht wird. Bei Wagenladungsgütern werden die Sendungen mit 100 kg steigend so berechnet, dass jede angefangenen 100 kg für voll gelten." Die bisher vorgeschriebene Abrundung von 10 zu 10 kg hat, wie zur Begründung des Antrags ausgeführt wird, bezüglich der Frachtberechnung bei Colligütern zu Beanstandungen Seitens der Verkehrsbetheiligten geführt. Es wird namentlich dagegen geltend gemacht, die Vorschrift enthalte insofern eine gewisse Ungerechtigkeit, als sie nöthige, Fracht zu zahlen für nicht unerhebliche Gütermengen, welche thatsächlich nicht befördert worden sind.

Die Eisenbahnräthe sind nunmehr gesetzliche Institutionen. Die letzte Nummer des „Staatsanz." publicirt das Gesetz, betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnrathes für die Staats-Eisenbahnverwaltung (vom 1. Juni 1882).

Die Eisenbahn-Freikarten für Herrenhausmitglieder dürften in nächster Session in Wirksamkeit treten; denn dem vom Herrenhause angenommenen Antrag Brüning und v. Mirbach, „die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, sie möge den Mitgliedern des Herrenhauses Freifahrtskarten auf den Staatseisenbahnen, welche für die Bahnstrecken zwischen Berlin und den Wohnorten der einzelnen Mitglieder während der Dauer der Session des Landtags Giltigkeit haben, gewähren", ist, wie verlautet, regierungsseitig stattgegeben worden.

Bezüglich der Kohlentarife auf den Schlesischen Bahnen bezw. der Interpellation Kardorff äussert sich der „Reichsanz." wie folgt: Der Reichstagsabgeordnete Herr v. Kardorff hat bei der Begründung seiner an das Reichs-Eisenbahnamt gerichteten Interpellation über die Kohlentarife auf der Oberschlesischen und Rechte-Oderufer Eisenbahn in der Sitzung des Reichstags am 9. d. M. verschiedene Bemerkungen thatsächlicher Natur einfliessen lassen, welche der Richtigstellung bedürfen. — Bei beiden Preussischen Gesellschaftsbahnen hat der Staat nach den ihnen ertheilten Allerhöchsten Concessionen vom 11. August 1843 und 13. November 1865 (G.-S. S. 317 resp. 1102) das Recht der Genehmigung, nicht das Recht der Abänderung oder Ermässigung ihrer Tarife. Durch den Betriebsüberlassungs-Vertrag vom 17. September 1856 (G.-S. S. 860) ist bei der Oberschlesischen Bahn dieses Recht dahin erweitert, dass der Staat auch den Tarif bestimmen kann, jedoch (§ 8) an die Zustimmung des Verwaltungsraths der Gesellschaft gebunden ist, wenn unter die Sätze des am 1. Januar 1854 in Gültigkeit gewesenen Tarifs der Ostbahn herabgegangen werden soll. — Dieser Tarif bestimmt für Steinkohlen einen Frachtsatz von 2 ₰ pro Centner und Meile. Der bisherige Frachtsatz der Oberschlesischen Bahn war geringer als 2 ₰, er ist auf Andrängen des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. Juli d. J. ab weiter ermässigt; damit ist aber den Intentionen der Regierung noch nicht genügt. Der Herr Abgeordnete nimmt Bezug auf eine Aeusserung des gedachten Ministers über die Mitwirkung des Reichs bei der Tariffeststellung auf Grund des Artikel 45 der Reichsverfassung. Diese Bezugnahme trifft nicht zu; der Minister hat von solcher Mitwirkung gesprochen nur in Rücksicht auf Tariferhöhungen — in besonderem Hinblick auf die bekannte 20pCtige Tariferhöhung vom Jahre 1874. Der Herr Abgeordnete bemerkt ferner, dass, wie ihm berichtet worden, die zum 1. Juli d. J. eintretende Kohlentarif-Ermässigung auf der Oberschlesischen Eisenbahn durch eine Gegenconcession erkauft sei, welche die Einnahmen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in wesentlichem Masse schädigen werde. — Auch diese Angabe ist eine irrige. — Ebenso entspricht, gemäss den amtlichen Aufzeichnungen, das, was der Herr Abgeordnete — Zeitungsnachrichten — über angebliche Aeusserungen des Regierungscommissarius in der Commission des Abgeordnetenhauses, betreffs der Verweisung auf den Wassertransport und die an eine Tarifagitation sich etwa knüpfenden Baissespeculationen anführt, nicht dem wirklichen Sachverhalt. — Dem Herrn Abgeordneten ist es, wie er angiebt, „unerklärlich", weshalb die Preussische Regierung nicht im Wege der Landesgesetzgebung sich die Ermächtigung geben lasse, die Kohlentarife der beiden gedachten Privatbahnen herabzusetzen. Dieser Weg ist allerdings durch den § 49 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 offen gehalten, allein unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, „dass in solchem Falle, — wenn dadurch eine Beschränkung der Einnahmen oder eine Vermehrung der Ausgaben der Gesellschaft herbeigeführt werden sollte, der Staat dafür eine angemessene Geldentschädigung gewähren soll." — Der Staat würde also den beiden Gesellschaften für den Verlust am Nettoertrage Ersatz leisten müssen, wenn er die Kohlentarife zwangsweise ermässigen sollte. Einzig und allein dieser Umstand, und kein anderer, verbietet das von dem Herrn Abgeordneten empfohlene Vorgehen. Soviel zur Richtigstellung des Sachverhalts, wobei untergeordnetere — nicht zutreffende — Anführungen des Interpellanten übergangen werden mögen.

Bezüglich der Eisenbahntarife nach den Seehäfen haben in jüngster Zeit mehrfach Conferenzen stattgefunden. Bei der am 5. und 6. cr. in Heidelberg abgehaltenen Generalconferenz der am Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und den Nord- und Ostseehäfen andererseits betheiligten Eisenbahnverwaltungen wurde der Entwurf einer sogenannten Seehafen-Vereinigung angenommen. Hiernach sind die directen Tarife von Prag, Wien und Pest nach den bezeichneten Häfen stets generell zu regeln, um jedem Hafen den ihm gebührenden Theil des Verkehrs zuzuführen. Zu demselben Zwecke ist in den betr. Verbandverkehren auch stets dieselbe Waarenclassification beizubehalten, ferner ist die Erstellung etwaiger Ausnahmetarife innerhalb des einen der contrahirenden Verbände, nämlich des Deutsch-Oesterreichischen, des Deutsch-Ungarischen, des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen und des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes den übrigen Verbänden stets rechtzeitig mitzutheilen, um auch diesen ein ähnliches Vorgehen zu ermöglichen. Behufs Abfassung eines die allgemeinen Bestimmungen enthaltenden

gemeinschaftlichen Tarifheftes, sowie behufs Neuerstellung der betr. Verbandtarife selbst, welche durch die von Tag zu Tag intensiver auftretende Concurrenz der combinirten Umschlagtarife, resp. der Wasserwege via Elbe, Donau und Rhein, in Verbindung mit den einzelnen Bahnstrecken fast werthlos sind, wurde eine Commission eingesetzt, welche hierbei alle einschlägigen Momente zu berücksichtigen haben wird. — In einer kürzlich in Salzburg abgehaltenen Conferenz von Eisenbahndirectoren ist, wie ferner geschrieben wird, über die Etablirung eines directen Gütertarifs zwischen Deutschland und Rumänien verhandelt worden. Da ein auf normaler Grundlage berechneter derartiger Tarif bei den weiten Entfernungen durch die Höhe der Frachtsätze ohne jeden praktischen Werth sein würde, insbesondere auch für den vorliegenden Verkehr bei Wasserconcurrenz und die Concurrenz Englischer und Französischer Fabrikate zu berücksichtigen blieb, kam man überein, einen möglichst einfachen Tarif zu ermässigten Grundtaxen in der Form des am 15. März d. J. in Kraft getretenen Französisch-Rumänischen Tarifs (nur mit Frachtsätzen für Eilgut, Stückgut und Wagenladungen à 5 000 und 10 000 kg) einzuführen. Als Einheitssätze wurden die Preussischen Staatsbahn-Taxen mit einer Ermässigung von 20—25 pCt. vorgeschlagen und angenommen. Bei den Verhandlungen über einen Ausnahmetarif für Getreide trat wieder die zeitige Wirthschaftspolitik des Deutschen Reiches in den Vordergrund, indem die Preussischen Verwaltungen erklärten, aus Rücksichten auf die einheimische Getreideproduction eine Ermässigung der normalen Antheile für das nach Deutschland bestimmte Getreide nicht in Aussicht stellen zu können und nur von ihrer Aufsichtsbehörde ermächtigt seien, sich an den Ermässigungen der See-Export-Tarife für Getreide von Rumänischen Stationen nach den Deutschen Hafenplätzen insoweit zu betheiligen, als dies zur Aufnahme der Concurrenz mit den auf den Concurrenzrouten über Laube, Alexandrowo und Mlawa giltigen Frachtsätzen nöthig sei. Dagegen fand dies Project für einen Ausnahmetarif für Eisen auf Grundlage eines Einheitssatzes von 3 ₰ pro Tonne und für landwirthschaftliche Maschinen auf der Basis von 0,3 ℳ pro Wagen und Kilometer allseitige Zustimmung.

Betreffs der Retourbillets meldet der „Reichsanz.“: Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich bis auf Weiteres damit einverstanden erklärt, dass 1. bei Retourbillets, welche zu den um 12 Uhr Nachts abgehenden Zügen ausgegeben werden, die Giltigkeitsdauer erst vom beginnenden Tage an zu rechnen ist, und 2. Retourbillets für die Rückreise auch zu denjenigen Zügen noch giltig sind, welche um 12 Uhr Nachts — des letzten Tages der Geltungsdauer — abgehen.

Eisenbahnunfälle im April waren amtlicher Aufstellung zufolge im Ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 21 Zusammenstösse in Stationen und 117 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 130 Personen verunglückt, sowie 44 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 111 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 17 434 249 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 5 verletzt. (Davon entfallen 1 Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg, 2 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a/M. und 3 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 16 getödtet und 55 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 22 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 6 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 8 Personen getödtet. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 22 129,13 Kilometer Betriebslänge und 518 783 009 geförderten Achskilometern) 110 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische) (16), Berlin (12) und Köln (rechtsrheinische) (12); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinische), Frankfurt a/M. und den Badischen Staatseisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 882,77 km Betriebslänge und 90 941 716 geförderten Achskilometern) 10 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rechte Oder-Ufer-Bahn (3), die Hessische Ludwigsbahn (2) und die Altona-Kieler Eisenbahn (2); verhältnissmässig sind jedoch auf der Rechte Oder-Ufer-Bahn, der Altona-Kieler und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 137,64 km Betriebslänge und 7 971 165 geförderten Achskilometern) 2 Fälle und zwar auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (je 1 Fall).

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. August 1882 treten für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover bezw. der Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits, und Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg andererseits neue Tarife in Kraft, nach welchen sich theils erhöhte, theils ermässigte Frachten ergeben.

Durch diese Tarife werden folgende Vieh- etc. Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche die neuen Tarife Anwendung finden, aufgehoben und zwar:

a) der Local-Vieh- etc. Tarif der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahn vom 1. Februar 1880,
b) der Vieh- etc. Tarif für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband vom 1. Juli 1880,
c) der Vieh- etc. Tarif für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband vom 1. Mai 1880,
d) der Vieh- etc. Tarif für den Harz-Nordsee-Verband vom 1. Mai 1880,
e) der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1880,
f) der Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1880,
g) der Vieh- etc. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Mai 1880.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Sätze ertheilt das Verkehrs-Büreau der unterzeichneten Direction; auch sind Exemplare der neuen Tarife zum Preise von 0,05 ℳ bezw. 0,10 ℳ pro Stück durch die betheiligten Expeditionen verkäuflich zu beziehen. Magdeburg, den 16. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction. (1179)

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Brenner. Am 15. Juni tritt der Nachtrag III zum Deutsch-Italienischen Verbands-Gütertarif, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification in Kraft. Gratis. Köln, den 15. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zugleich für die Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Erfurt, Berlin, Magdeburg, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld. (1180)

Südösterreichisch - Deutscher Güterverkehr. Am 15. Juni tritt der Nachtrag III zum Südösterreichisch-Deutschen Gütertarif, gültig vom 1. October 1880, in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification. Gratis. Köln, den 15. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zugleich für die Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Erfurt, Berlin, Magdeburg, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld. (1181)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. An Stelle der bezüglichen in dem 6. Nachtrage zu dem Tarifheft IV des Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreidetarifs enthaltenen Tarifsätze treten mit dem 1. August d. J. folgende um 1 ℳ erhöhte Tarifsätze in Kraft:

Zwischen Przeworsk und	a	—	b
Hanau	5,64 ℳ	—	5,69 ℳ
Offenbach	5,69 „	—	5,74 „
Schlüchtern	5,41 „	—	5,46 „
Wächtersbach	5,49 „	—	5,54 „

Breslau, den 14. Juni 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen. (1182)

Oberschlesische Eisenbahn. Zu dem diesseitigen mit dem 1. Juli cr. in Kraft tretenden Local - Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes gelangt, mit Gültigkeit von demselben Tage (1. Juli) ab, ein Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze nach Myslowitz transito für nach Russischen Stationen bestimmte Sendungen, sowie Berichtigungen. — Druckexemplare hiervon sind von den Versandtstationen und unserem Verkehrsbüreau zu beziehen. Breslau, den 14. Juni 1882. Königliche Direction. (1183)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr zwischen Gernsbach einer- und verschiedenen Württembergischen Stationen andererseits treten für Holz mit sofortiger Wirksamkeit ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die Station Gernsbach sowie das diesseitige Tarifbüreau. Karlsruhe, den 15. Juni 1882. General-direction. (1184)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 15. d. M. ab findet directe Abfertigung

von Holz ab Umrathshausen nach Mannheim Bad. Bahn statt und betragen die Taxen 1,59 ℳ für Schnittwaaren bezw. 1,52 ℳ für Stammholz pro 100 kg. Karlsruhe, den 15. Juni 1882. Generaldirection. (1185)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In den Mannheim-Bayerischen Transittarif vom 1. Febr. 1882 wird mit Wirkung vom 20. d. M. die Station Vach mit nachstehenden Taxen einbezogen:

Stückgut	A1	B	A2	I	II	III
3,07	2,00	1,59	1,54	1,28	1,00	0,80

Generaldirection. (1186)

Zum Theil II (besondere Bestimmungen und Tarifsätze) des Tarifs vom 1. April 1881 für den Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen (früher Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen) Güter-Verkehr tritt am 1. Juli d. J. ein Nachtrag II in Kraft; derselbe enthält: Ausscheiden der Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover aus dem Verbands-Verkehre, eine Bestimmung über das Verfahren bei Routenvorschriften der Versender und ferner die Bestimmung, dass im Verkehre via Ulflingen für die eisenbahnseitige Erledigung der Zollformalitäten an der Deutsch-Belgischen bezw. Belgisch-Luxemburgischen Grenze Gebühren fortan nicht berechnet werden. Preis 5 ₰. Köln, den 16. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1187)

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 15. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass im Verkehr mit Eberbach, Mannheim loco und trans. und Mannheim-Neckarvorstadt, Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft andererseits im Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr vom 1. Juli d. Js. ab die in dem an dem gleichen Tage in Kraft tretenden Gütertarife für den Rheinisch-Westfälisch-Badischen Verkehr für Eberbach und Mannheim loco und trans., Stationen der Badischen Staatseisenbahn, enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze zur Anwendung kommen.

Die Station Eberbach wird dadurch in den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr neu aufgenommen. Der Gütertarif für diesen Verkehr wird demnächst in neuer Ausgabe erscheinen. Köln, den 16. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.). (1188)

Die Tarifsätze des Staatsbahn-Gütertarifs für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken Elberfeld und Berlin haben im Verkehr der Stationen Cottbus und Peitz des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin auch Giltigkeit bei Expedition im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbandsverkehr, soweit sie billiger sind als die jetzt bestehenden Sätze des letzteren Verbandstarifs. Elberfeld, den 15. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1189)

Von den im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbandsverkehr** für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg bestehenden Frachtsätzen des Specialtarifs vom 20. Februar 1877 und der Nachträge treten einige für eine Anzahl Belgischer Stationen mit dem 15. August 1882 ausser Kraft.

Die Expedition der Sendungen nach diesen Stationen wird demnächst indirect über die Grand Central Belge Bahn oder die Niederländische Staatsbahn zu im Allgemeinen niedrigeren Frachtsätzen stattfinden; in einzelnen Fällen treten auch geringfügige Erhöhungen ein. Näheres ist beim Tarifbureau hier zu erfahren. Elberfeld, den 15. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1190)

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 9. Mai d. J. wird veröffentlicht, dass die darin erwähnten Nachträge I zum Kilometerzeiger resp. zu Theil II des Localgütertarifs der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, sowie Nachtrag III zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf denselben mit Giltigkeit vom 1. Juli cr. ab nunmehr erschienen sind und von unsern Dienststellen bezogen werden können. Nachtrag I zum Kilometerzeiger enthält ausser den Entfernungsangaben für die Stationen Seelingstädt, Teichwolframsdorf, Weida und bezw. Bauernsteig der vormaligen Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn noch eine Bestimmung wegen Eröffnung der Verkehrsstellen Rüssen und Kappel (Kohlenbahnhof bei Chemnitz) für den Wagenladungsverkehr. Dresden, am 15. Juni 1882. Königl. General-direction der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1191)

Der gemäss unserer Bekanntmachung vom 13. v. Mts. am 1. Juli cr. in Kraft tretende Tarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Badischen Güter-Verkehr** ist nunmehr erschienen und bei den Verbands-Güter-Expeditionen, sowie in unserem Geschäftslokale hier zu den nachstehend angegebenen Preisen käuflich zu haben.

Derselbe zerfällt in:

1. Heft (Specielle Tarifvorschriften und Allgemeine Kilometer-Tariftabellen) 0,25 ℳ
2. Heft (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln [linksrheinisch]) 1,10 ℳ
3. Heft (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln [rechtsrheinisch]) 1,40 ℳ
4. Heft (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld) 1,40 ℳ
5. Heft (Verkehr mit Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn) 0,20 ℳ

Unsere Eingangs erwähnte Bekanntmachung wird dahin abgeändert, dass die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit den dem Eisenbahn-Directions-Bezirk Hannover angehörigen Stationen Ahlen, Beckum, Bielefeld, Brackwede, Detmold, Gütersloh, Herford, Lage, Löhne, Oelde, Rheda und Salzuflen nicht bis auf Weiteres noch in Kraft bleiben, sondern bezügliche Transporte laut Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover vom 1. Juli d. J. ab zu den Frachtsätzen des an demselben Tage in Kraft tretenden Tarifs für den Westdeutschen Eisenbahn-Verband abgefertigt werden. Köln, den 14. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrh.). (1192)

Zum **Güter-Tarife (Theil I)** für Niederländisch-Deutsche Eisenbahn-Verbände ist ein vom 1. Juni resp. 15. Juli d. J. gültiger Nachtrag (I) herausgegeben. Derselbe enthält:

I. Berichtigungen;
II. Aenderung des § 48 des Vereins-Betriebs-Reglements und der Anlage D zu § 48;
III. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification.

Exemplare desselben sind bei den Güter-Expeditionen der am directen Güter-Verkehre mit den Niederlanden betheiligten diesseitigen Stationen und in unserem Geschäftslocale zum Preise von 25 ₰ zu haben. Köln, 14. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrhein.). (1193)

Am 1. Juli 1882 tritt der 28. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahme-Tarife im **Westdeutschen Verbande** in Kraft, durch den im Verkehre mit verschiedenen Verbandsstationen ermässigte Tarifsätze für Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl eingeführt werden. Derselbe kann von den Verbands-Güter-Expeditionen unentgeltlich bezogen werden. Hannover, den 14. Juni 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1194)

Am 1. Juli cr. kommt für den Transport von Erz (roher Schwefelkies) bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen von Oravicza nach Muldenhütten ein Frachtsatz von 3,65 Mark pro 100 kg zur Einführung. Dresden, am 15. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1195)

Hamburg-Lübeck-Schlesischer Verband via Lübeck bezw. Kleinen-Stargard i. P. Mit Gültigkeit vom 15. Juni cr. ist der Nachtrag 4, enthaltend specielle Tarif-Vorschriften und veränderte Frachtsätze für den Verkehr mit Station Lübeck erschienen. Insoweit die neuen Frachtsätze höher sind, als die z. Z. bestehenden Sätze, treten die ersteren jedoch erst mit dem 1. August cr. in Kraft. Schwerin, den 15. Juni 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft. (1196)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Mit Gültigkeit ab 1. Juli 1882 tritt ein neuer Tarif für den Transport von lebenden Thieren in Eil- und gewöhnlicher Fracht zwischen Stationen der K. K. priv. Vorarlberger Bahn einerseits und Stationen der vereinigten Schweizerbahnen andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleich namige Tarif vom 1. November 1877 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die Bestimmungen dieses Tarifes können vom P. T. Publikum in unseren Verbandstationen eingesehen werden. Feldkirch, im Juni 1882. Die Betriebs-Direction. (1197)

Mit dem 1. Juli d. J. kommt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg andererseits ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung.

Nach demselben findet die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Massgabe der in den Local-Vieh- etc. Tarifen der vorgenannten Verwaltungen enthaltenen Bestimmungen unter Zugrundelegung der in dem Gütertarif für den gedachten Verkehr vom 1. Mai 1882 enthaltenen Entfernungen statt.

Soweit sich durch den neuen Tarif Erhöhungen ergeben, kommt derselbe erst mit dem 1. August cr. zur Anwendung.

Die Bestimmungen und Beförderungspreise folgender Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, werden hierdurch aufgehoben:

1. Der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. April 1880,
2. der Vieh- etc. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeut-

schen Eisenbahn-Verband vom 1. Mai 1880,

3. der Staatsbahn-Vieh etc. Tarif vom 1. Januar 1880.

Der neue Tarif ist bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben. Köln, den 19. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1198)

Mit dem 1. August 1882 kommt ein directer Tarif für den Verkehr zwischen Braunschweigischen Stationen einer- und den Stationen der Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirke zu Berlin (excl. Märkisch-Posener und Cottbus-Grossenhainer Stationen), Bromberg (incl. der Marienburg-Mlawkaer Stationen), sowie der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Mit dem gleichen Tage treten die in dem erwähnten Tarife enthaltenen Verkehrs-Relationen mit sämmtlichen Sätzen und Entfernungen im Niedersächsisch-Ostdeutschen, Schlesisch-Niedersächsischen und Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbande ausser Kraft. Auch finden die neuen Sätze in den genannten Verbänden, sowie im Norddeutsch-Sächsischen Verbande auf die Concurrenzstationen der Cottbus-Grossenhainer, der Berlin-Anhaltischen, der Warschau-Wien-Bromberger, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Berlin-Görlitzer, Rechte-Oder-Ufer, der Märkisch-Posener und der Sächsischen Staatsbahn, sowie der Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirke Magdeburg und Hannover vom 1. August 1882 ab Anwendung.

Der neue Tarif enthält den alten Sätzen gegenüber sowohl Ermässigungen, als auch Erhöhungen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze wird unser Tarifbureau auf Anfrage Auskunft ertheilen.

Vom 20. Juli cr. ab sind Exemplare des Tarifs käuflich zu beziehen. Bromberg, den 17. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1199 J)

Mit dem 1. Juli d. J. kommt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen** Bahnen andererseits ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung. Nach demselben findet die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Massgabe der in den Local-Vieh- etc. Tarifen für die obengenannten Bahnen enthaltenen Bestimmungen und unter Zugrundelegung der in dem Gütertarif für den Verkehr zwischen dem Directionsbezirk Köln (linksrheinisch) und den Braunschweigischen Bahnen vom 1. Juni d. J. aufgeführten Entfernungen statt.

Die Bestimmungen und Beförderungspreise nachstehender Tarife nebst Nachträgen, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet, sowie die Station Holzminden beziehen, werden hierdurch aufgehoben und zwar:

1. der Vieh- etc. Tarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. April 1880,

2. der Vieh- etc. Tarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. März 1880.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, findet derselbe erst mit dem 1. August dieses Jahres Anwendung.

Exemplare des Tarifs sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben. Köln, den 19. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1200)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 20. Juni 1882 kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Chorzow und Laurahütte der Rechte-Oderufer Bahn einerseits und den dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbande angehörenden Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover, sowie den Stationen Kreiensen und Ringelheim der Braunschweigischen Bahn andererseits anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze und zwar in gleicher Höhe zur Einführung, wie solche seit dem 1. d. M. für die Stationen Schwientochlowitz bezw. Kattowitz der Oberschlesischen Bahn bestehen. Soweit die bisherigen Sätze niedriger sind, behalten dieselben noch bis ultimo Juli 1882 Gültigkeit. Magdeburg, den 18. Juni 1882. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1201)

An Stelle des Tarifes vom 1. August 1877 gelangt mit 1. Juli 1882 ein neuer directer Tarif für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr. Local-Eisenbahngesellschaft (Linie Caslau-Zawratetz) via Mittelwalde zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifes liegen sowohl bei den unterzeichneten Verwaltungen, sowie auch in den Verbandstationen zur Einsicht auf und können ebenda zum Selbstkostenpreise bezogen werden. Wien, am 13. Juni 1882. General-Direction der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Direction der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Direction der Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft. (1202)

Am 1. August cr. kommen für den Verkehr zwischen unseren Stationen Frankfurt a/M., Sachsenhausen und Taunusbahnhof, Höchst a/M., Wiesbaden und Castel einerseits und den Bayerischen Stationen andererseits neue Frachtsätze zur Einführung, welche gegen die bisherigen meistentheils Ermässigungen, zum Theil auch Erhöhungen enthalten.

Unser Tarifbureau ertheilt auf Verlangen nähere Auskunft. Frankfurt a/M., den 15. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1203)

Die im Abschnitt B des Transittarifs für den Verkehr zwischen Cassel und Bayerischen Stationen vom 1. Mai 1882 enthaltenen Frachtsätze treten mit dem 1. August cr. ausser Kraft und werden durch anderweite, theils höhere, theils niedrigere, im VI. Nachtrage des Bayerisch-Hessisch-Nassauischen Tarifs aufgenommene ersetzt.

Unser Tarifburau ertheilt nähere Auskunft. Frankfurt a/M., den 15. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction. (1204)

Königlich Ungarische Staatsbahnen. (Umschlagsdienst in Szolnok.) Am 21. Juni 1882 tritt ein directer Tarif für den Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen den Stationen Budapest, Budapest-Dunaparti teherpályandvar (Donau-Ufer-Frachtenbahnhof), Budapest-Fövárvsi kösraktárak (Communal-Lagerhäuser), Budapest-Fövámház (Hauptzollamt) und Budapest-Kelenföld der K. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Csongrád, Mindszent und Szentes der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betreffenden betheiligten Verwaltungen erhältlich.

An demselben Tage wird für den Eil- und Frachtgutverkehr von sämmtlichen Stationen des Centralnetzes der K. Ungar. Staatseisenbahnen und dessen Hinterbahnen nach sämmtlichen Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und darüber hinaus gelegenen Eisenbahnstationen und vice versa ein Umschlagsdienst in Szolnok durch Eröffnung einer Agentie der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft daselbst etablirt und sind die betreffenden Sendungen unter Angabe der definitiven Bestimmungsstation „an die Agentie der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft in Szolnok zur Weiterbeförderung nach ....“ zu adressiren, wobei der Umschlag resp. die Weiterbeförderung dieser Sendungen unter Berechnung einer Umschlagtaxe von 4 Kreuzern pro 100 kg ohne Unterschied der Waarengattung auf Grund neuer Frachtbriefe besorgt wird. Budapest, den 17. Juni 1882. Die Direction. (1205)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichsbahnen in Elsass-Lothringen. Mit dem 1. Juli cr. kommt zu dem Staatsbahn-Güter-Tarif vom 1. Januar 1881 Heft No. 1 der Nachtrag 9 sowie zum Reichsbahn-Staatsbahn-Güter-Tarif vom 1. Januar 1881 der Nachtrag 10 zur Einführung.

Die Nachträge enthalten Berichtigungen sowie anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Dresden-Friedrichstadt und Grossenhain; ferner neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Schwebda des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a/M.

Die Tarifnachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 8. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction. (1206)

Die im Nachtrage IV des Uebernahmetarifs für Dresden-Elbkai vom 15. März 1880 enthaltenen **Ausnahmesätze für Graphit** bleiben auch für die Dauer der diesjährigen Elbschifffahrts-Saison in Kraft. Dresden, am 17. Juni 1882. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1207)

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. Juli 1882 an gültige Nachtrag 7 herausgegeben, welcher verschiedene mit Ermässigungen verbundene Tarif-Aenderungen und Ergänzungen bezw. Berichtigungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 14. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1208)

Im Verkehr von Grevenbrück und Schwelm, Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Elberfeld, sowie von Schwelm, Station des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Münden, Station des Eisenbahn - Directions - Bezirks Hannover, kommen vom 15. Juni cr. ab für **Schwefelkies-Transporte** in Ladungen von mindestens 10 000 kg Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, deren Höhe bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren ist. Hannover, den 14. Juni 1882. Königl. Eisenbahn-Direction: Namens der betheiligten Verwaltungen. (1209)

Oesterr. - Ungar. - Rheinländisch-Westfälischer Verkehr. Mit 1. Juli l. J. tritt ein neu umgearbeiteter Ausnahme-Tarif Theil II für den Transport von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Malz, Mahlproducten etc. sowie für den Transport von ge-

brauchten, leer retourgehenden Säcken zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn, der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der K. Ungar. Staatsbahnen und der Ungar. Nordostbahn einerseits und Stationen der K. Eisenbahn-Directionen zu Köln (links- und rechtsrheinische), der K. Eisenbahn-Direction zu Hannover und der Bergisch-Märkischen Bahn andrerseits in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 1. August 1880 aufgehoben.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung zu beziehen. (1210 R M)

Mit dem 1. Juni 1882 ist der directe Verkehr zwischen Cüstrin einerseits und den im Verbandtarif enthaltenen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn, südlich Lissa i/P., zwischen Lebus und Podelzig einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und endlich zwischen Frankfurt a/O. einerseits und den Stationen der Strecke Samter-Dölitz andererseits aus dem Preussisch-Oberschlesischen Verbande ausgeschieden und von diesem Tage ab in den Staatsbahn-Gütertarif zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. October 1881 einbezogen. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Kilometer sind in dem Nachtrag II zu dem bezeichneten Staatsbahntarif enthalten. Bromberg, den 10. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1211 J)

Mit dem 1. Juli d. J. tritt zu dem Staatsbahntarif Bromberg-Berlin der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Anderweite zum Theil erhöhte Entfernungen für die Stationen Altwasser und Waldenburg;
2. Ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Getreide und Holz des Specialtarifs II im Verkehr mit den Stationen der ehemaligen Berlin-Stettiner Bahn;
3. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Colberg und Degow;
4. Neue Ausnahmesätze für Getreide, Holz des Specialtarifs II und Braunkohlen für die Stationen Frankfurt a/O., Lebus und Podelzig;
5. Bestimmung über Aufhebung von Sätzen;
6. Berichtigungen;
7. Bereits früher publicirte Tarifsveränderungen.

Die erhöhten Entfernungen für Altwasser gelangen erst mit dem 1. August cr. zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Billetexpeditionen Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin käuflich zu beziehen, auch ist jede Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 18. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1212 J)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Vom 1. August d. J. ab kommen im Verkehr zwischen Mücka, Station der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, und Gera, Station der Thüringischen Eisenbahn, erhöhte Frachtsätze zur Einführung, welche auf Verlangen von dem diesseitigen Tarifbüreau schon jetzt mitgetheilt werden. Berlin, den 13. Juni 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1213)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Die Frachtsätze zwischen Erfurt, Station der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Berlin und Bromberg andererseits, kommen am 31. Juli d. J. zur Aufhebung. Berlin, den 18. Juni 1882. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1214)

In den Nachbartarif der Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 10. September 1877 wurden für den Verkehr zwischen Neu-Cunersdorf M. P. E. und der diesseitigen Station Gr. Raeschen directe Tarifsätze für alle Classen mit Gültigkeit vom Tage dieser Bekanntmachung ab eingestellt.

Die neuen Tarifsätze sind bei den genannten beiden Stationen und in unserem Verkehrsbureau zu erfahren. Berlin, den 20. Juni 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (1215 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Crefelder Eisenbahn zufolge ist die 7,8 km lange Strecke von Niep nach Moers mit der Zwischenstation Capellen-Lauersfort am 3. Juni d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. (Siehe auch Bekanntmachung in No. 45 S. 639 d. Ztg. von 1881.)

Berlin, den 19. Juni 1882.

Die geschäftsführende Direction.

Siegert.

Posen-Creuzburger Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Juli cr. wird unsere Haltestelle „Brunow", welche bisher nur Wagenladungen abfertigte, auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Tarif-Tabellen sind bei unserer Ober-Güterverwaltung zu haben. Direction. (240)

3. General-Versammlungen.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der zweiunddreissigsten regelmässigen

am Montag, den 26. Juni d. J.,
Nachmittags 3½ Uhr,

zu Lübeck im Casinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses

am Montag, den 26. Juni d. J.,
Mittags von 12 bis 1 Uhr,

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1. Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1881.
2. Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 24. Mai 1882. Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (207)

4. Couponeinlösung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die ordentliche Generalversammlung vom 7. Juni 1882 hat beschlossen, dass die am 1. Juli 1882 fälligen Coupons der Stammactien mit 3,30 fl. Oe. W. pr. Stück u. jene der Actien lit. B mit 10 fl. Oe. W. pr. Stück einzulösen sind.

Die Zahlung wird bei unserer Haupt-Cassa in Wien (II., Nordwestbahnhof) geleistet.

Die fälligen Actien-Coupons sind mit Consignationen, welche nebst den arithmetisch geordneten Nummern, die Unterschrift und den Wohnort des Einreichers zu enthalten haben, bei unserer Liquidatur, II., Nordwestbahnhof vom 1. Juli 1882 ab einzureichen, woselbst Consignations-Blanquette unentgeltlich verabfolgt werden. Wien, im Juni 1882. Vom Verwaltungsrathe. (242)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1882 fällige Zinsencoupon unserer 4½ pCtigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z. jener

der Stücke à 1 500 ℳ mit 33 ℳ 75 ₰
und der Stücke à 300 ℳ
mit . . . . 6 „ 75 „

bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdener Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der Gesellschaft.

Teplitz, den 18. Juni 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (246)

5. Dividendenzahlung.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft. Die Zahlung der Dividende pro 1881 mit 12 ℳ pro Stück der diesseitigen Stamm-Prioritäts-Actien erfolgt vom 20. Juni cr. ab:

1. bei der Gesellschafts-Hauptcasse hierselbst, sowie
2. in Berlin: bei Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Französischestrasse 1 und bei Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31;
3. in Breslau: bei der Breslauer Discontobank, Friedenthal & Co. und bei Gebr. Guttentag, Bankgeschäft;

und zwar gegen Einlieferung des Dividendenscheines pro 1881.

Die Dividendenscheine sind mit doppeltem Nummerverzeichniss, in der Reihenfolge geordnet, einzureichen.

Eine Geldsendung resp. Rücksendung der abgestempelten Dividendenscheine per Post kann nur auf vorherige Rückgabe des Duplicatverzeichnisses und auf Kosten der betreffenden Empfänger erfolgen. Poln. Wartenberg, den 15. Juni 1882. Direction. (243)

6. Fahrplan.

Am 1. Juli d. J. wird von der im Bau begriffenen Bahnlinie Thorn-Graudenz-Marienburg die Theilstrecke Thorn-Culmsee dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Auf derselben werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. u. IV. Wagenclasse coursiren:

(Nach Stationszeit.)

Zug 511	Zug 513	Stationen		Zug 512	Zug 514
Vm.	Nm.			Vm.	Nm.
7.31	4.51	Abf. Thorn ↓	Ank.	10. 0	9. 2
7.39	4.59	Thorn Stadt	↑	9.54	8.56
7.49	5. 9	Mocker		9.44	8.46
8.14	5.34	Ostaszewo		9.19	8.21
8.38	5.58	Ank. Culmsee	Abf.	8.52	7.55

Die Fahrpläne, Personen- und Gütertarife sind auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks verkäuflich. Bromberg, den 14. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-direction. (245)

7. Submissionen.

Weimar-Geraer Eisenbahn. Altschienen-Verkauf. Die Vorräthe von rot. 200 000 kg ausrangirten Eisenschienen, 130 mm hohes Profil, in Längen von 7,0, 6,97 und 6,0 m, sowie von rot. 30 000 kg Schienenenden sollen im Submissionswege an den Meistbietenden verkauft werden. Verzeichniss und Bedingungen werden gegen Einsendung von 30 ₰ in Marken von uns abgegeben. Die Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf ausrangirter Eisenbahnschienen und Schienenenden" bis zum 26. Juni cr., Vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden; dieselben werden zu dieser Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Weimar, den 9. Juni 1882. Die Direction. (236)

Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld. Die Anfertigung und Lieferung folgender Oberbau-Materialien, nämlich:

1. 3 600 t Eisenbahnschienen aus Flusseisen,
2. 9 000 t Querschwellen aus Flusseisen,
3. 475 Stück Gussstahl-Herz- und Kreuzungsstücke

soll, in verschiedene Loose getheilt, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Materialienbüreau hierselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Zahlung des Preises derselben, welcher ad 1 und 2 auf 1 ℳ 50 ₰, ad 3 auf 3 ℳ festgesetzt ist, vom Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift: Abtheilung III C. Offerte auf Lieferung von Oberbau-Materialien bis zum 1. Juli d. Js., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird. Elberfeld, den 15. Juni 1882. Königl. Eisenbahndirection. (244)

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Lieferung von Rüböl und Petroleum. Die Lieferung des Bedarfes von circa

200 Meter-Centner Rübbrennöl,
600 „ „ Rübschmieröl und
700 „ „ Petroleum

für die Zeit vom 1. Juli 1882 bis Ende Juni 1883 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind versiegelt, mit dem gesetzlichen Stempel und mit der Aufschrift: „Offerte für Oele" versehen, bis 27. Juni l. J., 11 Uhr Vormittags bei der Centralleitung in Wien, dem Comité dirigeant in Bucarest oder bei den Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy einzubringen und ist an der Cassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

Die Preise sind franco einer Station der eigenen Bahn, der Nord- oder Carl-Ludwigbahn zu notiren.

Mit der Offerte sind Muster vorzulegen.

Die Lieferungsbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien, Bucarest, Lemberg oder Jassy eingesehen werden. Wien, den 14. Juni 1882. Der Verwaltungsrath. (241)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Die Ausführung der gesammten Oberbau-Arbeiten, ausschliesslich der Material-Lieferung, auf der circa 83 km langen Neubaustrecke Kreuzburg - Rosenberg - Lublinitz - Tarnowitz soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und die Offerten-Formulare sind von unserem technischen Bureau (Berlinerstrasse 76 hier) zu beziehen, werden jedoch nur an solche Unternehmer abgegeben, welche sich über die Ausführung grösserer Oberbau-Arbeiten ausweisen können oder genügend bekannt sind.

Die Offerten sind bis Sonnabend, den 1. Juli, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Breslau, den 14. Juni 1882. Direction. (239)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 48. 1882.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Benth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 26. Juni 1882.

Dieser Nummer liegt Tarifübersicht und No. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird ergebenst ersucht.

Inhalt: Die Einweihung der Gotthardbahn. — Ueber Selbstkosten des Eisenbahntransportes. — Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1880 (Schluss). — Aus Oesterreich-Ungarn. — April-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen. — Haftpflicht. — Tarif-Uebersicht der für die Local- und Verbands-Verkehre der Vereins- und deren Nachbarbahnen unter sich bestehenden Gütertarife. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarif-Bekanntmachungen. 2. Eröffnungen. 3. Personenverkehr. 4. Auslosungen. 5. Coupon-Einlösung. 6. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Einweihung der Gotthardbahn.

Ein Monat fast ist vergangen seit jenen schönen Festtagen, an denen die Vertreter dreier Nationen sich am Gotthard fanden und die Gotthardbahn weiheten; längst schon haben die Tageszeitungen ihre Berichte darüber abgeschlossen und da, wo sie in irrigen Augenblickseindrücken befangen gewesen sind, sie gebessert; es haben die hohen Vertretungen in Berlin, in Rom und in Bern übereinstimmend der grossen Befriedigung über den harmonischen Verlauf der Feier Ausdruck gegeben — und seitdem hat auch bereits der volle Betriebsdienst der neuen internationalen Linie begonnen.

Ist es dem gegenüber nicht wohl zu spät, mit noch einem Bericht über jene Tage der Gotthardbahn-Eröffnungsfeier? Wir glauben dies nicht, denn die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen trägt ja doch gegenüber der Tagespresse einen mehr bleibenden Charakter.

I. Reise nach Luzern.

Ein herrlicher Sonntagsmorgen begrüsste uns am 21. Mai in Basel, das wir zur ersten Rast erkoren; lebhaft war der Verkehr nach dem Centralbahnhofe, Schützengesellschaften und Knabencorps mit klingendem Spiel eilten dahin, beflaggt war der Platz, festlich die Stimmung, dem Gotthardfeste zu Ehren, das an diesem Tage den Anfang nahm.

Der festliche, für uns mit bestimmte Extrazug nach Luzern ging erst am Nachmittag; wir verzichteten auf ihn und fuhren mit dem gewöhnlichen Zuge schon Vormittags, denn uns verlangte nach Luzern, das wir noch nie besucht, von dessen lieblicher, mit unvergleichlicher Schönheit verschwenderisch ausgestatteten Lage und Gegend wir so oft gehört.

Es war eine herrliche Fahrt, die wir machten, die uns durch den 2 700 m langen Hauensteintunnel und den verkehrsreichen Eisenbahn-Knotenpunkt Olten an Arnold von Winkelried's Sempacher See vorüberführte, dann uns näher und näher der Alpenkette brachte, aus welcher immer deutlicher, immer gewaltiger die himmelanstrebenden, vielfach mit Schnee und Eis bedeckten Gebirgsriesen hervortraten, im Vordergrunde links die Rigigruppe, rechts der hohe Pilatus — dann kam die smaragdfarbene Reuss und hinter dem Gibraltatunnel die Perle der Gewässer der Schweiz, der Vierwaldstätter See mit Luzern zum Vorschein, das in seiner amphitheatralischen Lage, seinen alten gut erhaltenen Mauern und Wachtthürmen, seinen Prachtgebäuden entzückt, mit seinem heutigen Festschmucke aber als eine *lucerna* erscheint, beleuchtend die zehnjährige Arbeit triumphirender Technik, das Denkmal enger Interessengemeinschaft dreier Nationen, den neuen Weg, der mit wett machen soll, was vor fast 400 Jahren die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien in andere Bahnen geleitet.

Die Decoration der Stadt zu Ehren des Festes ist weniger imposant, dafür aber desto zierlicher, und gerade dies ist, was so anmuthet inmitten der grandiosen Natur, die sie umgiebt. Vom Bahnhofe über die neue Brücke nach den stolzen Bauten am Quai bilden die durch blumendurchsetzte Laubgewinde verbundenen, mit den Wappenschildern der Subventionscantone und der Subventionsstaaten und mit Italienischen, Schweizerischen und Deutschen Fahnen geschmückten, abwechselnd hohen und niederen Mast- und Flaggenbäume eine freundliche Feststrasse bis zum Eingange in die Stadt, wo am Schwanenplatze eine Helvetia errichtet ist, der Gnomen zu Füssen ausruhen, wohl um anzudeuten, dass die harte Bergarbeit im Gotthard nun ans Ende gelangt ist. — In einem Festgewande von Kränzen und Guirlanden, Fahnen und Wimpeln erscheinen die grossen Hotels, die Häuser der Stadt, die Villen an den Bergen, die Thürme, die Warten und Aussichtspunkte.

Im Luzerner Hof fanden wir das für uns bestimmte Zimmer bereit — lohnend war der Gang durch die menschendurchwogte Stadt, lohnend ein mehrstündiger Ausflug nach dem Sonnenberg mit prachtvoller Aussicht, nach welchem wir Abends 7 Uhr in Luzern Zeuge sein konnten von der durch Böllerschüsse gemeldeten Ankunft der Extrazüge, mit denen die aus Italien Geladenen und eine halbe Stunde später die Gäste aus Deutschland und der Schweiz eintrafen.

Das Festcomité stand zur Begrüssung bereit, Musik und eine grosse Menschenmenge war versammelt. Zahlreiche Equipagen hielten zur Verfügung, energischer Beistand der Festordner bot freundliche Hülfe — fast 800 Gäste waren in Luzern, Alle wurden vorzüglich untergebracht, denn Luzerns Gasthofseinrichtungen sind grossartig und tadellos. In den grossen Hotels entwickelte sich ein internationales Zusammensein, die Sprachvermischung war erheblich, Bekanntschaften wurden gemacht und erneuert und näher brachte Alle unter einander die gemeinsame weiss und rothe Rosette, welche, den Festgenossen vom Comité behändigt, im Knopfloch getragen wurde. Auch draussen am Quai herrscht lange noch lautes, fröhliches Treiben. Elektrische Sonnen und bengalische Beleuchtung, Gesang und Musik schufen Lust und Last und wohl war es Mitternacht, ehe in das erregte Menschenleben die Nachtruhe eintrat.

Aus den später ausgegebenen Verzeichnissen der Festtheilnehmer wollen wir gleich hier mittheilen, dass die Anzahl derselben 113 aus Deutschland, 308 aus der Schweiz, 229 aus Italien beträgt; es erscheinen diese Angaben indessen zum Theil unvollständig und namentlich ist darin die Vertretung der Gesandtschaften und Consulate nur zum Theil, die Vertretung der Presse fast gar nicht enthalten, welch letztere sich beziffern soll mit 30 aus Italien, 24 aus Deutschland, 18 aus der Schweiz, 4 aus Oesterreich, 5 aus Frankreich, 4 aus England und 1 aus Amerika. Aus Deutschland waren eingeladen die Bevollmächtigten des Bundesraths, der Vorstand, die Schriftführer und die Quästoren des Reichstages, Vertreter des Reichs-Kanzleramts, des Reichs-Eisenbahnamts, der Berner Conferenz, der Deutschen Ministerien und der Diplomatie; sodann der Chef der Deutschen Postverwaltung, Vertreter der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der Königlich Preussischen, Königlich Bayerischen, Königlich Württembergischen und Grossherzoglich Badischen Regierung, der Königlich Preussischen, der Königlich Bayerischen, Königlich Sächsischen, Königlich Württembergischen, Grossherzoglich Badischen und der Reichseisenbahnen, die Hessische Ludwigsbahn, die Oberhessische, Pfälzische, Oldenburgische

und Bergisch-Märkische Eisenbahn und als Vertreter der Privatbahnen im Deutschen Reiche die Berlin-Hamburger Eisenbahn, die Rechte-Oder-Uferbahn, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Weimar-Geraer, die Nordhausen-Erfurter und die Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn, ausserdem der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde und Vertreter der hohen Finanz.

Italien nahm Theil durch Vertreter des Ministeriums, des Senats, des Parlaments, durch die Ober-Bürgermeister und Präfecten von Mailand, Genua, Novara, Como, Turin, Venedig, Bologna, Rom, Neapel, Palermo, Messina und Cagliari, durch die Mitglieder der Eisenbahnverwaltungen und die Ingenieur- und Architectencollegien.

Die Schweiz war vertreten durch den Bundesrath, das Büreau und Mitglieder des National- und des Ständeraths sowie des Bundesgerichts, durch Repräsentanten aller Cantone, durch Mitglieder der Territorialregierungen von Luzern, Uri, Schwyz, Zug und Tessin, durch Bundesbeamte, durch die Directoren der Schweizer Eisenbahnen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften und endlich Seitens der Gotthardbahn-Verwaltung durch die Herren Directoren Zingg, Dr. Stoffel und Dietler, durch 27 Mitglieder des Verwaltungsraths, 32 Oberbeamte und 16 Bauunternehmer.

II. Der Festtag in Luzern am 22. Mai.

Ein wundervoller Tag ist angebrochen, der Pilatus hat dem Fest zu Ehren den Wolkenhut aufgesetzt. Helle Sonne verklärt die Gipfel der schneebedeckten hohen Berge, die Nebel weichen aus den Thälern, prachtvoll ist der Blick auf das tiefdunkelgrüne Becken des herrlichen Sees. Wir geniessen mit Entzücken. Den Quai entlang wogen hin und her die Menschen, die beiden schönen, reich beflaggten und bekränzten Dampfer „Germania“ und „Italia“ liegen für uns zur Abfahrt bereit, die um 10 Uhr Vormittags „Italia“, vorherrschend mit Italienischen Theilnehmern besetzt, eröffnete. Bald auch folgte „Germania“, auf der sich die obersten Repräsentanten der drei Nationen befanden.

Ein ungezwungenes Durcheinander unterstützte die bei der herrlichen Fahrt selbstverständliche frohe Stimmung der vielsprachigen Festgenossen; dazwischen die stets sich ändernden Wanderbilder, die beflaggten Ortschaften, die Böllerschüsse, die uns vom Ufer her grüssten, der feierliche Ernst der Bergriesen, die durchsichtige Fluth, die lauschigen Buchten, Felsen und Grotten, die Capellen und Bildersäulen — so erreichen wir die Aussicht auf das liebliche „Brunnen“, den Mythenstein, den Urirothstock, die Axenstrasse und dann vor uns auf den Urner See das Gebiet der ergreifenden Tellsage.

In Brunnen verliessen über 400 Theilnehmer die Schiffe, die Bleibenden setzten die See-Rundfahrt fort und besuchten das Rütli und die Tellpunkte. Wir gehörten zu den ersteren; das freundliche Brunnen war bekränzt und beflaggt, auf der Station hielt für uns ein festlicher Extrazug zur Fahrt nach dem durch den Bergsturz des Jahres 1806 bekannten Goldau, in welcher Station die neue Gotthardbahn mit der seit dem Jahre 1873 in Betrieb befindlichen, 11 km langen normalspurigen Arth-Rigi-Zahnradbahn kreuzt. In Goldau warteten auf uns 4 Extrazüge, jeder mit 2 Personenwagen, von der eigens construirten Berglocomotive geschoben. Die Bahn steigt in der mittleren Gradiente 1 : 7, im Maximum 1 : 5 auf einer kühnen schwierigen Traçe, deren stärkste Curven 180 m Radius haben und vorherrschend auf der Berges-Aussenseite gesucht werden musste. Ruhig und sicher arbeitet die Maschine, ruhig und sicher klimmt der Zug empor, jede Beklommenheit weicht, man kann sich der Aussicht voll erfreuen, oft hält der Zug, um Wasser zu nehmen — nach einer Stunde haben wir die Höhe erreicht und herrlicher Ausblick ist unser fast ohne Mühe gewonnener Lohn, dem die Gastfreundschaft der Verwaltung der Rigibahnen im Kulmhôtel gern empfangenen Imbiss beifügt; bunt durcheinander sitzen die Festgenossen und, als seien sie alte Freunde, umschlingt die verschiedenen Nationalitäten gar bald das gleiche vom Bewusstsein der Zusammengehörigkeit gewebte Band.

Zur Thalfahrt diente die 7,3 km lange Vitznau-Zahnradbahn, gleich construirt, wie die Arth-Rigi-Bahn, mit einer mittleren Ansteigung von 1 : 5, meist mit einer solchen von 1 : 4. Die Bahn ist seit 1871 im Betriebe; ihre Traçe ist im Allgemeinen minder kühn, als die der Arthbahn, denn dieselbe konnte fast überall ins Terrain eingeschnitten werden und mit geringen Ausnahmen die eisenfeste Grundlage der Kalk-Nagelfluth benutzen, aber doch ist sie sehr schwierig und namentlich an der Schnurtobelschlucht am Ende eines Tunnels, wo urplötzlich die Tiefe gähnt, war in der Steigung 1 : 4 ein bedenklicher Uebergangspunkt erforderlich, zu dessen Herstellung eine 77 m lange, in einer Curve von 180 m Radius construirte Blechbalkenbrücke in Anwendung gebracht worden ist.

Beide Bahnen rentiren sich sehr gut, die Vitznaubahn besser noch, als die Arthbahn und sie werden dies in der Zukunft immer mehr thun, da die Gotthardlinie einen wesentlichen Zufluss für sie mit ergeben dürfte.

In Vitznau harrten die Dampfschiffe unserer Ankunft mit denjenigen Genossen, welche die ebenfalls sehr lohnende See-Rundfahrt fortgesetzt hatten. Fröhlich war die Stimmung Aller, Böllerschüsse von Land und Schiff begleiteten uns und fröhliches Leben empfing uns in Luzern; viel, viel dichter noch als Vormittag bei der Ausfahrt stand das Publikum, denn aus weiter Umgegend waren die Bewohner nach Luzern gekommen, um Zeugen zu sein von der grossen Bergbeleuchtung, die für den Abend im Programm vorgesehen war und bei dem schönen Wetter und der kleinen Mondsichel glänzend zu werden versprach.

Knapp war die Zeit zur Anlegung der Gesellschaftstoilette, wenn man der offiziellen Empfangsfeierlichkeit, die im grossen Saale des Nationalhotels stattfand, beiwohnen wollte. Hier begrüssten die Herren vom Eidgenössischen Bundesrathe, voran Herr Präsident Bavier, die Eingeladenen, die ihnen vorgestellt worden oder sich selbst vorstellten, hier fanden die sonstigen offiziellen Begegnungen statt — in der Hauptsache ohne besonderes Ceremoniell.

Unmittelbar von dieser Empfangsfeier gings in den unweit entfernten „Schweizerhof“ zum offiziellen Bankett, das für etwa 500 Theilnehmer im grossen Saale, für die übrigen Theilnehmer in dem daran stossenden kleinen Saale arrangirt war. Im grossen Saale war für die obersten Spitzen der drei Nationen die eine der Tafeln belegt, im Uebrigen galt freie Wahl, bei der uns gute Freunde und gutes Glück in die Nähe dieser brachten, so dass wir ziemlich genau directe Eindrücke zu empfangen vermochten.

Es ist fast selbstverständlich, dass sich im Festsaal eine reiche Decoration entfaltete; das Wappen der Schweiz, umgeben von den Wappen Italiens und Deutschlands, jedes mit seinen Bundesfarben, war wiederholt angebracht. Guirlanden decorirten die Säulen, die Thüreingänge und Nieschen, auf den Tafeln waren reiche Prunkaufsätze und lagen schön ausgestattete Menukarten. Die Tafelmusik begann mit Weber's Jubel-Ouverture.

Die Reihe der Reden eröffnete der Schweizerische Herr Bundespräsident Bavier, dem zur Rechten der Deutsche Herr Minister v. Bötticher, zur Linken der 86 Jahre alte Präsident des Italienischen Senats Excellenz Tecchio sass; wir geben den Inhalt dieser bedeutungsvollen Rede:

„Es ist mir die ehrenvolle und angenehme Aufgabe zu Theil geworden, Sie hier auf Schweizerischem Boden zu begrüssen. Ich heisse Sie daher willkommen. Sie Alle, die von den herrlichen burgreichen Ufern des Rheinstromes, aus dem Süden und Norden des Deutschen Reiches hierher eilten, Sie, die aus der Lombardischen Ebene, aus der stolzen Adria, aus der ewigen Stadt, aus ganz Italien herbeigezogen, und Sie, die sich aus allen Gauen des Schweizerischen Landes eingefunden haben, um die Eröffnung der Gotthardbahn zu feiern.

Das Werk, welches vor einem Decennium begonnen worden, steht endlich vollendet da, ein Triumph der Kunst und Wissenschaft, ein Denkmal der Arbeit und des Fleisses! (Bravo.) Die Scheidewand, welche die Nationen trennte, ist gefallen und die erste Bresche in die Helvetischen Alpen gelegt. Die Länder sind einander näher gerückt und dem Weltverkehr geöffnet.

Nachdem seit Jahrtausenden kampfgerüstete Heeressäulen ihre erobernden Standarten über das Gebirge getragen, um bald hüben, bald drüben Verderben und Zerstörung zu verbreiten, werden nun täglich reich beladene Karawanen auf dem neugeschaffenen Verkehrswege dahinziehen und statt Vernichtung Segen und statt Krieg den Frieden bringen. (Stürmischer Beifall.) Für Wissenschaft und Bildung, für Handel, Industrie und Gewerbe sollen immer weitere Kreise sich erschliessen und dadurch die Beziehungen der Völker gefördert und veredelt werden.

Die Entstehung des Riesenwerkes, für welches die Kraft des Einzelnen nicht ausreichte, ist möglich geworden durch die Vereinigung der Kräfte dreier Staaten. Mit Hilfe grossartiger Subsidien wurde das Unternehmen ins Werk gesetzt, und als sich dann die vorhandenen Mittel gegen alles Erwarten als unzulänglich erwiesen, als der Bau zusammenzubrechen drohte und man fürchten musste, die begonnenen Arbeiten als Ruinen der Nachwelt zu überliefern, da bethätigte sich der Opfersinn von Neuem, und durch nochmalige bedeutende Beiträge wurde ausreichende Hilfe geschaffen. Damals hat die Schweiz — es sei mir gestattet, es hier zu erwähnen — einen erhebenden Beweis innerer Zusammengehörigkeit geleistet. Bei der eingetretenen Nothlage haben nicht nur die zunächst Betheiligten, sondern auch viele derer, welche andere Alpenbahnen anstrebten und in der Erstellung der Gotthardbahn eine Schädigung ihrer Interessen zu erblicken glaubten, dennoch in feierlichem Plebiscite ihre Mithilfe dem begonnenen Werke zugewendet.

Hochverehrte Herren! Es ist mir eine Ehrenpflicht, im Namen der Schweiz den Staaten, durch deren mächtige Unterstützung die Bahn zu Stande gekommen, den lebhaftesten Dank auszusprechen. Ebenso gebührt den einzelnen Männern im In- und Auslande, die mit Rath und That das Werk begonnen, gefördert und vollendet haben, die vollste Anerkennung; auch Derer wollen wir gedenken, die oft vergessen werden, der Arbeit der kühnen Streiter, die mit gestählten Waffen Zoll für Zoll dem Verkehr eine Gasse erkämpften. Ihrer Viele sind in diesem Kampfe erlegen und unter ihnen ein geliebter Führer, der seine unermüdliche Ausdauer und Thatkraft bis zum letzten Hauch dem grossen Ziele weihte. Wie der Krieger, der in offener Feldschlacht dahinsinkt, so sind auch diese Arbeiter, diese Pioniere der Eroberung des Friedens, in treuer Erfüllung ihrer Pflicht

auf dem Felde der Ehre gefallen, und wir bewahren ihnen ein dankbares Andenken.

Möge nun der Segen von oben auf den vereinigten Ländern ruhen. Durch die weitgeöffnete Bresche im alten Walle dringt mit der Frühlingsluft ein Vorbote des Völkerfrühlings, der bedeutet: Solidarität der Nationen, Bildung und Wohlfahrt, errungen im Wettstreit redlicher Arbeit.

Und morgen, wenn der Festzug im schönen Garten Europas in die alte, prächtige, gastfreundliche Lombardische Hauptstadt fährt, lassen Sie uns einen recht von Herzen kommenden Gruss mit hinübertragen.

Möge das Band, welches uns Alle verbindet, sich immer fester und inniger gestalten.

Ich trinke auf das Wohl Ihrer Majestäten des Deutschen Kaisers und des Königs von Italien, auf die hohen Regierungen und die alte Freundschaft mit uns verbundener Völker beider Nachbarstaaten."

Die Rede fand allgemeine Anerkennung und die Stelle, welche der Arbeiter und des am 19. Juli 1879 im Tunnel erfolgten Todes Louis Favre's, des Werkmeisters des Baues, gedenkt, ward dabei besonders ausgezeichnet. Den Schlusssatz wiederholte Redner in Italienischer Sprache, was ungeheuren Applaus zur Folge hatte.

Herr Zingg, erster Director der Gotthardbahn, war der zweite Redner; er schilderte dankend die Thätigkeit der vielen Factoren und Männer, die das Zustandekommen des gigantischen Werkes möglich gemacht, das vor 30 Jahren einzelne weitblickende Männer ins Auge gefasst, seit 20 Jahren von Corporationen erstrebt, vor 10 Jahren begonnen und nun vollendet ist und deutete mit der Hoffnung auf gedeihliche Entwickelung, auf die immer grösseren Gebiete, in denen sich in Afrika, Ostindien und Australien Europäische Cultur verbreitet und der Suezcanal Einfluss übt. Er sagte zum Schluss: „Möge das grosse Werk ein Mittel werden zur Hebung von Handel und Industrie, zur Vermehrung des Wohlstandes im Norden und Süden der Alpen, zur Förderung der freundschaftlichen Beziehungen der Nationen, zur Pflege von Kunst und Wissenschaft; möge es ein Pfand des Friedens sein, dessen wir Alle so sehr bedürfen. Ich bitte zu trinken auf das Gedeihen und die glückliche Zukunft dieses grossen internationalen Friedenswerkes, auf das Wohl aller Derjenigen, welche dabei mitgearbeitet und mitgewirkt haben".

Nach Herrn Zingg brachte Herr General v. Roeder, Minister des Deutschen Reichs in Bern, mit kräftigem Wort ein Hoch der Eidgenossenschaft und dann sprach Italienisch in längerer Rede, die mit einem Toaste auf die drei Nationen schloss, der Italienische Herr Minister für öffentliche Bauten, Excellenz Baccarini; gelegentlich einer längeren Redepause nahm hierbei, der fremden Sprache gegenüber gewiss gern entschuldbar, der Tafelpräsident irriger Weise an, der Toast sei zu Ende und theilte mit, dass sich noch 12 Redner zum Worte gemeldet hätten. Italienischerseits gab dies vor erfolgter Aufklärung Zwischenrufe und ein allgemeines kleines Missverständniss, dessen wir gar nicht erwähnen würden, wenn darüber in der Tagespresse nicht gar zu viel Falsches mitgetheilt worden wäre.

Nun folgte Herr v. Levetzow, der Präsident des Deutschen Reichstages, mit einem Toaste auf die Direction der Gotthardbahn, auf die Männer, die mit Muth und Geschick und Ausdauer an der Spitze gestanden haben, als es galt, die grossen Züge der Bauausführung und deren Details festzusetzen und sie zum Ende zu führen. Er schilderte das Werk der Gotthardbahn, welches der Deutsche Kaiser im Sinne der Proclamation vom 18. Januar 1871 zur Mehrung des Reiches an Gütern der Freiheit, der nationalen Wohlfahrt und der Gesittung gefördert, als eine That, welche die Scheidewand zwischen den Völkern der Romanischen und Deutschen Zunge durchbrochen hat, um immer nähere und freundschaftlichere Beziehungen zu bringen und als einen Riesenbau, auf den mit einer Freude geschaut werden kann, die nichts gemein hat, mit jenem übermüthigen und frevelhaften Stolze, der den Thurmbau zu Babel begleitete und der deshalb Gottes Zorn erregte.

Darauf sprach der greise Präsident des Italienischen Senats, Excellenz Tecchio, in seiner Muttersprache: Er, seit 34 Jahren ein Sohn, ein Schüler, ein Bewunderer, ein Anbeter des die Unabhängigkeit seines Vaterlandes errungenen Italienischen Parlamentes, müsse Kaiser Wilhelm des Siegreichen gedenken, welcher im Jahre 1866 Italien den rechten Weg dazu gezeigt und ebenso aber auch der Hochherzigkeit und Gastfreundschaft der freien Schweiz, deren tapfere Söhne er seit dem Jahre 1848 kenne, er schloss: ein Hoch darum für immer auf Deutschland und die Schweiz und — erlauben Sie mir, auch auf mein theures Italien.

Herr Varè, Vicepräsident des Italienischen Parlaments, sprach in seiner Italienisch gehaltenen Rede aus, dass er die Abstimmung über die Gotthardsubvention als eins der besten Werke betrachte, welches die Italienische Kammer je vollbracht und über welches „wir uns immer freuen werden als einer That, welche der inneren und auswärtigen Politik des Landes nützt und zur Civilisation Italiens beiträgt". Als Vertreter des Italienischen Parlaments und im Namen der Italienischen Gäste dankte er schliesslich dem Schweizerischen Bundespräsidenten mit dem Zurufe: Es lebe die Schweizerische Eidgenossenschaft.

Der Syndicus von Mailand, Com. Bellinzaghi, war der letzte Redner; er sprach als Vertreter seiner Stadt und trank auf das Wohl der Stadt Luzern und aller Schweizer Städte und indem er weiter ausführte, dass die Mailänder mit Deutschland und der Schweiz in beständiger, durch gemeinsame Interessen befestigter Freundschaft leben wollen, brachte er sein Hoch der Schweiz und Deutschland.

Nach 9 Uhr war die nach 6 Uhr eröffnete Tafel zu Ende; die Theilnehmer eilten ins Freie und genossen die einzig schöne Illumination. Auf allen Spitzen des Rigi und des Pilatus brannten die Hochfeuer und auf den Höhen rund um den See loderten die darin gespiegelten Flammen; der ganze Quai war elektrisch erleuchtet, bengalische Flammen und Lichter aller Art, tausende von Lampions, schufen Tageshelle. Später trat ein heftiges Gewitter mit mächtigem Donner und Blitz an Stelle der menschlichen Kunst — Plätze und Strassen wurden leer.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber Selbstkosten des Eisenbahntransportes.

Um auf kurzem Wege einen Anhalt zur Schätzung der Kosten des Eisenbahntransportes zu erlangen, ist von der Voraussetzung ausgegangen, dass die Arbeitsleistung, welche bezahlt werden muss, in dem Producte von Masse mal Geschwindigkeit sich ausdrückt, dass also die in Schnell- und Personenzügen bewegten Massen, welche durchschnittlich mit der doppelten Geschwindigkeit der Güterzüge transportirt werden, auch die doppelte Arbeitsleistung verursachen.

Die Methode der Rechnung wird im Nachfolgenden auf die Breslau-Freiburger (B. F.), die Oberschlesische (O. S.) und einen Zweig der letzteren, die Stargard-Posener (St. P.) Eisenbahn angewendet werden, und zwar für das Jahr 1880, soweit die Jahresberichte dieser Bahnen genügende Unterlagen bieten.

Bei der Preisermittelung ist für dieselben Bahnen gleichmässig eine Verzinsung der Stammactien zu 4½ pCt. und die gleichmässige Theilnahme aller Transporte an allen Ausgaben angenommen.

I. Zur Ermittelung der Arbeitsleistung sind bei der B. F. E. folgende Durchschnittsgewichte zu Grunde gelegt: der Personenzuglocomotive zu 60 Tons (= t), Güterzuglocomotive 65 t, einer Achse Gepäckwagen 4,38 t, einer Achse Personenwagen 4,42 t, einer Achse Güterwagen 2,84 t.

Es wurden auf dieser Bahn im Jahre 1880 an Tonnenkilometern geleistet:

A. im Personenverkehr:	
der Locomotiven	73 263 300
„ Personenwagen	66 529 491
„ Gepäckwagen	11 923 175
Personengewicht	6 572 228
in Summa	158 288 194
verdoppelt also	316 576 388
B. im Güterverkehr:	
der Locomotiven	104 422 435
„ Güterwagen	235 280 476
„ Gepäckwagen	8 850 403
Gütergewicht	210 288 884
in Summa	558 842 198
dazu von A.	316 576 388
im Ganzen	875 418 586

Die B. F. E. zahlte 1880 4¾ pCt. Dividende für die Stammactien; kürzt man diese Dividende auf 4½ pCt., so betrug die Gesammteinnahme 13 162 371 *M*, es kostete somit das Tonnenkilometer:

in Güterzügen . . . . . 1,503 oder abgerundet 1,5 ₰,
„ Personenzügen . . . . 3,006 „ „ 3,0 „

Fast genau dasselbe Resultat ergiebt die Jahresrechnung pro 1881, in welchem Jahre 4½ pCt. Dividende an die Stammactien gezahlt wurde.

II. Auf der O. S. E. wurden an Tonnenkilometern geleistet:

1. der Personen, des Gepäcks, der Personen- und Postwagen	117 171 432
2. an Gütern	786 456 939
3. der Gepäckwagen	43 819 968
4. „ Güterwagen	882 058 111
5. „ Locomotiven	265 394 135
6. „ Postwagen	481 668
in Summa	2 095 382 253

Hierzu treten die bewegten Massen der Schnellzüge, Personen- und gemischten Züge, welche doppelt so rasch fahren als die Güterzüge, und zwar:

Pos. 1 mit	117 171 432
„ 3 und 5 mit $\frac{18}{52}$ = cc.	105 016 000
zusammen mit	222 187 431
dazu obige	2 095 382 253
im Ganzen	2 317 569 684

Die Gesammteinnahme von 33 249 955 ℳ, bei welcher 10,8 pCt. Dividende an die Stammactien gezahlt wurde, ist für die Rechnung soweit zu kürzen, als ob nur 4½ pCt. Dividende gezahlt wären und beträgt dann 27 681 393 ℳ

Es kostete mithin das Tonnenkilometer:

in Güterzügen . . . . 1,194 ₰ oder abgerundet 1,2 ₰,
„ Personenzügen . . . 2,388 „ „ 2,4 „

III. Auf der St. P. E. wurden an Tonnenkilometern geleistet:

1.	An Personen und Gepäck	1 584 427
2.	„ Gütern aller Art	59 837 357
3.	„ Personen- und Postwagen	24 753 565
4.	„ Gepäckwagen	7 191 163
5.	„ Güterwagen	74 822 312
6.	„ Locomotiven	37 235 790
7.	„ Eisenbahnfahrzeugen	16 127
	in Summa	205 440 741

Zusätzlich treten hinzu die Massen der doppelt so rasch fahrenden Züge:

Pos. 1 und 3 mit 26 337 992

Pos. 4 und 6 mit $\frac{45}{73}$ 27 386 400

in Summa 53 724 392
dazu obige 205 440 741
im Ganzen 259 165 233

Bei 4½ pCt. Verzinsung der Stammactien incl. des Staatszuschusses betrug die gesammte Einnahme 3 433 454 ℳ, es kostete also das Tonnenkilometer:

bei Güterzügen . . . . 1,348 oder rund 1,35 ₰,
„ Personenzügen . . . . . 2,696 „ „ 2,7 „

Aus vorstehenden Ermittelungen lässt sich nun der Preis der Selbstkosten eines Transportes bestimmen.

Für Kohlentransporte mag angenommen werden, dass 50 vollbeladene Wagen von je 10 t in einem Zuge befördert werden, dass die Wagen leer zurücklaufen und Vorlegemaschinen nicht zur Berechnung kommen, sowie dass die Gewichte der B. F. E. gelten, dann sind für 10 t Kohlen brutto zu bewegen: Tonnenkilometer $(2 \times 65 + 4 \times 4{,}38 + 4 \times 50 \times 2{,}84 + 50 \times 10)\ \frac{1}{50} = 24{,}5.$

Es kostet mithin die Beförderung einer Wagenladung Kohlen pro Kilometer abgerundet auf der B. F. E. 1,37 ℳ, O. S. E. 0,29 ℳ, St. P. E. 0,33 ℳ. Insoweit die Kohlentransporte Vorlegemaschinen erfordern, würde sich dieser Preis erhöhen, es ist jedoch hiervon bei der vorliegenden Schätzung abgesehen.

Hiernach betragen für eine Wagenladung Kohlen zu 10 t:

auf der Strecke	Entfernung in km	Selbstkosten ℳ	der jetzige Frachtsatz ℳ	Bemerkung
Waldenburg-Breslau .	72	26	31	
„ -Stettin .	385	142	86	
Kattowitz-Breslau . .	187	54	69	
„ -Stettin . .	352 + 205	170	127	O.S.E. u. St.P.

Hiernach tragen die Orte, welche den Kohlenrevieren näher liegen, den Preisverlust, welchen der Transport der Kohlen nach den entfernteren Orten bedingt. Schwieriger ist die Frage zu beantworten, inwieweit die höhere Tarifirung der übrigen Güterclassen die Ermässigung des Transportpreises für die Massengüter möglich macht. Richtiger würde es erscheinen, die Tarifirung aller Güter den auf den Transport verwendeten Selbstkosten angemessen zu gestalten.

Wäre das Letztere der Fall, so würde der Preis der Transporte unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit unschwer zu ermitteln sein.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

für das Etatsjahr 1880.

(Schluss.)

C. Betriebsüberschuss.

Der im Jahre 1880 erzielte Ueberschuss war, wie das bei der Höhe der Einnahmen nicht anders zu erwarten war, befriedigend. Unter Berücksichtigung der Deficits, welche in Summa betragen haben

bei den	1880 ℳ	1879 ℳ
Deutschen Bahnen	374 203	230 081
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . .	1 636 968	1 487 461
anderen Vereinsbahnen	—	—
zusammen	2 011 171	1 717 542

hat der Betriebsüberschuss des Jahres 1880 betragen

bei den	überhaupt ℳ	pro Kilom. Betriebslänge ℳ	pro Achskilometer ₰
Deutschen Bahnen	399 882 854	11 885	4,87
im Vorjahre	378 315 183	11 563	4,74
Differenz pro 1880	+ 21 567 671	+ 322	+ 0,13
in Procenten	+ 5,7	+ 2,8	+ 2,7
1879 betrug d. Differenz pCt.	+ 5,4	+ 0,5	+ 2,8
Oesterr.-Ungarischen Bahnen	212 588 828	11 478	6,88
im Vorjahre	205 324 610	11 151	6,84
Differenz pro 1880	+ 7 264 218	+ 327	+ 0,04
in Procenten	+ 3,5	+ 2,9	+ 0,6
1879 betrug d. Differenz pCt.	+ 0,4	— 1,4	+ 1,9
anderen Vereinsbahnen . . .	36 572 635	8 310	4,48
im Vorjahre	35 975 864	8 445	4,83
Differenz pro 1880	+ 596 771	— 135	— 0,35
in Procenten	+ 1,7	— 1,6	— 7,2
1879 betrug d. Differenz pCt.	— 17,3	— 19,5	— 18,3
sämmtlichen Vereinsbahnen .	649 044 317	11 476	5,35
im Vorjahre	619 615 657	11 189	5,28
Differenz pro 1880	+ 29 428 660	+ 287	+ 0,07
in Procenten	+ 4,7	+ 2,6	+ 1,3
1879 betrug d. Differenz pCt.	+ 2,1	— 1,5	+ 0,8

Der Ueberschuss pro Kilometer Betriebslänge hat bei den einzelnen Bahnen betragen:

in maximo bei der	ℳ	in minimo bei der	ℳ
Oberschlesischen E. . .	31 983	Wesselburen-Heider L. .	513
Köln-Mindener	28 508	Oberhessischen E. . . .	604
Bergisch-Märkischen . .	23 690	Westholsteinischen . . .	957
Nürnberg-Fürther . . .	20 385	Sächs.-Thür. Ostwestbahn	1 042
Main-Neckarbahn . . .	20 361	Saal-Unstrutbahn . . .	1 465
Rheinischen	19 133	Crefelder	1 696
Ndrschles.-M.(Bez.Berlin)	18 991	Oels-Gnesener	1 895
Thüringischen . . .	17 224	Breslau-Warschauer . .	1 944
Breslau-Posen-Glogauer .	16 642	Eutin-Lübecker	2 005
Rechte-Oder-Ufer . . .	16 212	Dortm.-Gronau-Ensched.	2 070
Magdeburg-Halberstädt.	15 751		
Kaiser Ferdin. Nordbahn	45 235	Mährischen Grenzbahn .	103
Aussig-Teplitzer . . .	26 649	Tarnow-Leluchower St.-E.	185
Dux-Bodenbacher . . .	21 508	Kriegsdorf-Römerstädter .	256
Böhmischen Westbahn .	20 153	Donau-Draubahn . . .	329
Oesterr. Staatseisenb.-G.	19 416	Niederösterr. Staats-E.	633
Oesterr. Südbahn . . .	19 374	Erzherzog Albrechtbahn .	763
Galiz. Karl-Ludwigbahn	18 781	Ungarischen Westbahn .	917
Oe. Nordwestb. Erg.-Netz	18 200	Dniesterbahn	928
Wien-P.-Wr. Neustädter	15 882	Rakonitz-Protiviner St.-E.	948
Turnau-Kralup-Prager .	15 591	I. Siebenbürger	996
Niederländ. Rhein-E. .	24 710	Warschau-Bromberger .	451
Warschau-Wiener . . .	21 212	Nordbrabant-Deutschen .	1 455

Das relative Anlagecapital ist bei den Deutschen Bahnen nicht unerheblich gestiegen, während sich dasselbe bei der Gruppe „andere Vereinsbahnen" ermässigte. Dementsprechend berechnete sich auch die Verzinsung des Anlagecapitals, welches dem heutigen Zinssatze gegenüber kein ungünstiges ist, wie folgt: Das verwendete Anlagecapital ist durch den Ueberschuss verzinst

	bei den Deutschen Bahnen pCt.	Oesterr.-Ungar. B. pCt.	anderen Vereinsb. pCt.	sämmtl. Vereinsb. pCt.
im Jahre 1880 . .	4,48	4,15	3,83	4,33
„ „ 1879 . .	4,41	4,03	3,46	4,22
„ „ 1878 . .	4,42	4,01	4,67	4,29

Bei den einzelnen Bahnen ergab die Verzinsung des Anlagecapitals durch den Ueberschuss und zwar

in maximo bei der	pCt.	in minimo bei der	pCt.
Oberschlesischen E. . . .	14,01	Oberhessischen E. . . .	0,27
Nürnberg-Fürther . . .	10,29	Sächs.-Thüring. Ostwestb.	0,34
Crefelder	9,49	Weimar-Geraer	0,78
Breslau-Posen-Glogauer .	8,60	Saal-Unstrutbahn . . .	0,79
Chemnitz-Würschnitzer .	8,55	Berlin-Dresdener	1,04
Rechte-Oder-Ufer	8,40	Dortm.-Gronau-Enscheder	1,20
Main-Neckarbahn . . .	8,27	Breslau-Warschauer . . .	1,22
Altona-Kieler	7,21	Eutin-Lübecker	1,23
Altenburg-Zeitzer . . .	6,88	Wesselburen-Heider . . .	1,29
Köln-Mindener	6,74	Oels-Gnesener	1,35
Ndrschles.-M. (Bez. Berlin)	6,45	Rhein-Nahebahn	1,50
Meckl. Friedrich-Franz .	6,33	Zittau-Reichenberger . .	1.59
Thüringischen	6,07	Posen-Creuzburger . . .	1,90
Rheinischen	5,95	Saal-Eisenbahn	2,00
Berlin-Hamburger . . .	5,92	Tilsit-Insterburger . . .	2,02

Posen-Thorn-Bromberger .	5,73	Westholsteinischen . . .	2,09
Bergisch-Märkischen	5,68	Marienburg-Mlawkaer . .	2,38
Berlin-Anhaltischen . . .	5,68	Württembergischen . . .	2,55
Lübeck-Büchener . . .	5,41	E.-D.-Bezirk Frankfurt a/M.	2,91
Magdeburg-Halberstädter	5,32		
Hannoverschen	5,06	Mährischen Grenzbahn .	0,03
		Tarnow-Leluchower . . .	0,10
Kaiser Ferdinands-Nordb.	14,29	Donau-Drau	0,23
Aussig-Teplitzer	9,85	Erzherzog Albrechtbahn .	0,33
Arad-Körösthaler	8,49	Kriegsdorf-Römerstadt . .	0,36
Turnau-Kralup-Prager . .	7,22	I. Siebenbürger E. . . .	0,37
Böhmischen Westbahn . .	7,18	Mähr.-Schles. Centralbahn	0,41
Galizischen Karl-Ludwigb.	6,88	Rakonitz-Protiviner St.-E.	0,43
Oesterr. Südbahn . . .	6,67	Ungarischen Westbahn .	0,45
Graz-Köflacher	6,64	Niederösterr. Staats.-E. .	0,53
Dux-Bodenbacher	6,29	Ungarischen Nordostbahn	0,58
Mohacs-Fünfkirchener . .	6,13	Ostrau-Friedländer . . .	0,80
Oesterr. Staatsbahn . . .	5,19	Kronprinz Rudolfbahn .	0,86
Wien-Pottend.-Wr. Neust. .	5,11	Arad-Temesvarer	1,08
Oe. Nordw.-B. Ergänz.-Netz	5,02		
		Warschau-Bromberger . .	0,35
Warschau-Wiener	8,34	Nordbrabant-Deutschen E.	0,57
Niederländ. Rhein.-E. . .	7,08	Rumänischen Linie . . .	0,63
Holländischen Eisenbahn .	5,69	Chimay-Eisenbahn . . .	0,69

D. Abschluss.

Der Ueberschuss, welcher sich ergiebt, wenn die aus den Reserve- und Erneuerungsfonds für Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel etc. gezahlten Beträge den Ausgaben nicht hinzugerechnet werden, beträgt bei den:

	Deutsch. Bahnen	Oesterr.-Ungar.B.	anderen Vereinsb.	sämmtl. Vereinsb.
	Mille Mark			
	417 055	215 375	37 635	670 065
Demselben treten noch folgende Summen hinzu:				
Ueberträge aus früheren Jahren	1 030	4 048	368	5 446
Subventionen, Zuschüsse seitens der Staatscassen etc. .	5 897	85 013	4 349	95 259
Erträge aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken und industriellen Unternehmungen etc.	2 692	4 724	142	7 558
Einnahmen an Zinsen . . .	5 243	1 265	1 029	7 537
Diese	431 917	310 425	43 523	785 865
sind wie folgt verwendet worden:				
Pachtzins für fremd. Bahnen etc.	8 043	162	1 369	9 574
Zinsenausgaben	1 122	3 455	—	4 577
Meliorationen der Bahnanlagen	1 171	786	18	1 975
Vermehrung der Betriebsmittel etc.	150	629	—	779
Abschreibungen	13	659	—	672
Rückzahlung von Garantie- etc. Vorschüssen	417	950	564	1 931
Verzinsung derselben	3 065	7 940	28	11 033
Verzinsung der Prioritäts-Obligationen	87 543	144 618	12 274	244 435
Amortisation derselben aus den Actien	12 845	14 217	1 526	28 588
Verzinsung der Stamm-Prioritäts-Actien	7 515	161	—	7 676
Procentsatz	3,17	5,0	—	3,05
im Vorjahre	3,05	—	6,21	3,41
im Jahre 1878	2,76	0,69	6,22	3,10
Zinsen und Dividende der Stamm-Actien	47 794	85 509	11 592	146 895
Procentsatz	4,93	4,90	4,93	4,91
im Vorjahre	4,81	4,71	4,38	4,71
im Jahre 1878	4,61	4,60	3,66	4,47
„ „ 1877	4,46	4,80	3,32	4,51
Agioverlust bei Zahlung von Zinsen und Dividenden . .	19	12 044	718	12 781
Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds	28 746	5 830	2 718	37 294
Staatssteuer vom Reinertrage	3 422	17 312	160	20 894
Ablieferung an d. Staatscassen	220 600	6 520	4 095	231 215
Tantièmen	401	734	328	1 463
Zu sonstigen Zwecken . . .	7 772	2 060	7 976	17 808
Vortrag auf die nächste Rechnung	1 279	4 838	157	6 274

In Folge Verstaatlichung einer Anzahl Privatbahnen ist eine Vergleichung des zinsberechtigten Capitals mit den Vorjahren nicht angängig. Auch bei den übrigen Posten erschweren diese Besitzveränderungen in Verbindung mit der durch dieselbe veränderten Buchführung die Vergleichung der Verwendung des Ueberschusses; wir beschränken uns deshalb darauf zu constatiren, dass mit der Steigerung des Verkehrs diesmal eine Erhöhung der Rente der validirenden Titres eingetreten ist, obgleich ein grosser Theil der rentabelsten Privatbahnen in Staatsbesitz überging und deshalb bei den betr. Rubriken ausfällt.

E. Fonds.

Die Fonds der verstaatlichten Bahnen wurden aufgelöst, es waren deshalb die Bestände bei den betr. Gruppen geringer wie im Vorjahre. Am Schlusse des Jahres 1880 betrug der Bestand des

bei den	Reserve- Fonds	Erneuerungs- Fonds
	ℳ	ℳ
Deutschen Bahnen	20 920 246	105 906 494
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . .	50 514 954	28 602 560
(im Vorjahre . .	46 463 626	27 977 817)
anderen Vereinsbahnen	5 781 267	9 136 371
Ueberhaupt . .	76 216 467	143 645 425

VI. Unfälle.

Die Zahl der Entgleisungen und der Zusammenstösse hat sowohl bei den Deutschen, als auch bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen abgenommen. Dagegen wird bei den Deutschen Bahnen in Folge Einführung der neuen Reichsstatistik ein von den Vorjahren abweichendes Verfahren bei Registrirung der „sonstigen Unfälle" beobachtet, in Folge dessen die Ergebnisse des Jahres 1880 von denen der Vorjahre erheblich abweichen.

Im Allgemeinen war die Betriebssicherheit der Vereinsbahnen eine ausgezeichnete, wie aus den folgenden Daten hervorgeht.

1. Es sind vorgekommen bei den:	Deutschen Bahnen 1880	1879	Oesterr.-Ungar. B. 1880	1879	anderen Vereinsb. 1880	1879	sämmtlich. Vereinsb. 1880	1879
Entgleisungen . .	593	1 030	311	322	151	173	1 055	1 525
Zusammenstösse .	480	405	84	61	41	44	605	510
sonstige Unfälle .	2 473	954	601	649	37	143	3 111	1 746
zusammen	3 546	2 389	996	1 032	229	360	4 771	3 781
2. Es sind Personen:								
a) unverschuldet bei einem aussergewöhnl. Bahnereignisse								
getödtet . .	33	46	10	2	13	6	56	54
verletzt . . .	358	370	47	40	42	29	447	439
b) in Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit								
getödtet . .	412	453	134	163	75	76	621	692
verletzt . .	1 338	2 024	301	275	93	63	1 732	2 362
c) zusammen								
getödtet . .	445	499	144	165	88	82	677	746
verletzt . . *)	1 696	2 394	348	315	135	92	2 179	2 801
d) durchschnittlich entfallen auf je 1 000 000 Wagen-Achskilometer:								
Tödtungen u. Verletzungen	0,261	0,363	0,160	0,161	0,273	0,234	0,236	0,303
e) ausserdem sind								
α) in selbstmörderischer Absicht								
getödtet . .	158	127	58	61	5	7	221	195
verletzt . .	21	15	9	10	5	—	35	25
β) bei Nebenbeschäftigungen (Bau-, Werkstatts- etc. Arbeiten)								
getödtet ca.	24	—	6	—	—	—	30	—
verletzt ca. *)	438	—	70	—	—	—	508	—
3. Die Anzahl der Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn ist erheblich gefallen, dieselbe betrug	251	355	170	240	14	26	435	621
Ebenso hat die Anzahl der Betriebsunterbrechungen erheblich abgenommen; es haben stattgefunden	2	1	—	2	—	—	2	3
4. Achsbrüche kamen vor:								
bei Locomotiven und Tendern .	26	37	14	29	5	12	45	78
bei Wagen . .	54	70	34	56	11	32	99	158
Dabei hat die Zahl der Unfälle, welche durch Achsbrüche veranlasst oder wobei Achsbrüche vorgekommen sind, betragen	18	17	23	26	2	—	43	43

*) Hiervon kommen 555 resp. 226 Fälle von Verletzungen auf die Bayerischen Staatsbahnen, welche theils ganz unerheblicher Natur waren.

5. Die Anzahl der Reifenbrüche betrug:

bei Locomotiven und Tendern .	1 007	1 512	390	429	82	47	1 479	1 988
bei Wagen . .	2 355	3 760	802	607	78	108	3 235	4 475
und es hat die Anzahl der Unfälle, welche durch Reifenbrüche veranlasst wurden, betragen	53	136	22	26	—	1	75	163
6. Schienenbrüche sind vorgekommen	2 294	2 338	966	749	82	95	3 342	3 182
Die Anzahl der Unfälle, welche durch Schienenbrüche veranlasst oder bei denen Schienenbrüche vorgekommen sind, hat betragen . .	1	14	1	1	—	—	2	15

VII. Personal.

Eine Vermehrung des beschäftigten Personals hat nur insoweit stattgefunden, als dies durch die Inbetriebsetzung neuer Bahnen erforderlich war. Dagegen ist die relative Anzahl der Angestellten geringer, die Anzahl der Arbeiter aber grösser wie im Vorjahre.

Am Schlusse des Jahres 1880 umfasste das Personal:

bei den		Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	anderen Vereinsbahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
a) Angestellte	Anz.	128 300	52 061	11 421	191 782
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 1880	„	3,8	2,8	2,6	3,4
1879	„	4,1	2,8	2,5	3,6
b) Arbeiter im Tagelohn	„	153 264	75 880	21 022	250 166
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 1880	„	4,5	4,1	4,8	4,4
1879	„	4,2	4,2	4,2	4,2
c) zusammen	Pers.	281 564	127 941	32 443	441 948
im Vorjahre	„	272 831	128 414	28 552	429 797
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge	„	8,3	7,0	7,4	7,8
im Vorjahre	„	8,3	7,0	6,7	7,8

VIII. Pensions- und Kranken- etc. Cassen.

Die Bestände der Pensionscassen etc. sind im Jahre 1880 erheblich vermehrt worden; es schlossen ab:

a) die Pensionscassen mit . . . . . Mille Mark	76 350	65 584	5 188	147 122
im Vorjahre „ „	72 454	60 328	4 429	137 211
Differenz pro 1880 Mille Mark	+ 3 896	+ 5 256	+ 759	+ 9 911
b) die Kranken- etc. Cassen mit . . . . . Mille Mark	7 891	4 093	2 037	14 021
im Vorjahre „ „	7 655	4 227	1 811	13 693
Differenz pro 1880 Mille Mark	+ 236	— 134	+ 226	+ 328

IX. Für Privatzwecke betriebene Eisenbahnen.

In Betreff der für Privatzwecke betriebenen Eisenbahnen ist noch zu bemerken, dass in Deutschland eine neue Erhebung der betreffenden Materialien stattgefunden hat. Es waren ult. 1880 vorhanden:

Industriebahnen	km	591,4	259,7	62,6	913,7
Montanbahnen	„	749,2	412,8	7,8	1 169,8
land- und forstwirthschaftliche Bahnen	„	19,5	7,4	—	26,9
sonstige Bahnen	„	198,6	21,4	—	220,0
zusammen	km	1 558,7	701,3	70,4	2 330,4
im Vorjahre	„	1 442,7	667,7	63,3	2 173,7
Von diesen Bahnen wurden betrieben:					
mit Maschinen	km	1 082,3	533,7	70,4	1 686,4
mit Pferden oder auf andere Weise	„	476,4	167,6	—	644,0
Von denselben sind:					
normalspurig	km	1 272,0	571,0	70,4	1 913,4
schmalspurig	„	286,7	130,3	—	417,0

Hiermit glauben wir über die Entwickelung des Eisenbahnwesens der Vereinsbahnen im Jahre 1880 die wesentlichsten Daten mitgetheilt zu haben. Speciellere Notizen über die Verkehrs- und Finanzergebnisse der einzelnen Bahnen oder Bahncomplexe hier aufzuführen, würde der uns zu Gebote stehende Raum nicht gestatten, wir müssen deshalb in dieser Beziehung auf den reichhaltigen Inhalt der Statistik verweisen und schliessen hiermit unsere Mittheilung aus den „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1880".

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, den 19. Juni 1882. (Staatsbahnbetrieb. Galizische Transversalbahn. Vorarlberg-Verstaatlichung. Localbahn-Concessionen. Zolltarif und Handelsausweise. Staatsbahnvertrag und Fruchtbörse. Garantievorschüsse. Budapest-Semlin. Recepisse-Abforderung. Russischer Eisenbahnverband. Fünfkirchen-Barcs. Eisenbahnclub. Personalien. Börsenwoche.)

Für den mit 1. Juli d. J. eintretenden Staatsbahnbetrieb der Oesterreichischen westlichen Staatseisenbahnen sind alle Organisationsarbeiten vollendet. Der Decentralisation des executiven Dienstes steht die Centralisation der die Einheitlichkeit erfordernden Agenden gegenüber. Die über einen Verkehrsrayon von 3—400 km gesetzten 5 Oberämter haben ein grosses Mass von Selbstständigkeit gewonnen, welches nach den zu gewärtigenden Erfahrungen noch erweitert werden soll. Selbstverständlich ist das gesammte Tarifwesen der Centralleitung und nur dessen Ausführung dem äussern Dienste vorbehalten; die schon effectuirte Ermässigung der Personentarife deutet die eingeschlagene Richtung an; in der That werden die Frachtentarife aller dieser und der auf dieselben influirenden Bahnen gegenwärtig dem genauesten Studium unterzogen. Die von der Bevölkerung gewünschten Tarifbureaux sollen bei den Betriebsämtern nur als Auskunftsstellen fungiren, welche allfällige Wünsche und Wahrnehmungen periodisch der Direction anzuzeigen haben. Diese Einrichtung wird auch bezüglich aller anderen Dienstzweige getroffen. Von der zur Erhöhung der tarifarischen Kraft dieser Staatsbahnen allerdings wünschenswerthen Ergänzung ihres Netzes muss derzeit noch abgesehen werden. Die für das gesammte Personal bereits erlassene Dienstpragmatik besprechen wir demnächst. Die für dasselbe bei den fraglichen Bahnen schon bestehenden Pensions- und anderen Wohlthätigkeitsinstitute werden gegenwärtig der eindringlichsten Prüfung unterzogen, um für dieselben bei vollster Wahrung bereits erworbener Rechte in Folge eines Verschmelzungsprocesses einheitliche Statuten zu erlangen, welche die dem Personal möglichst günstigen Bestimmungen vereinigen sollen. Wir werden nicht ermangeln, auch diese Statuten zu besprechen.

Für den Bau der Galizischen Transversalbahn ist heute die Offertausschreibung erfolgt. Die Regierung hat sich entschlossen, den Bau der drei Strecken (Saybusch-Neusandec, Grybow-Zagorz und Stanislau-Husiatyn = 406 km) nur im Ganzen, demnach an Eine General-Bauunternehmung gegen eine Pauschalsumme zu vergeben. Die Bauunternehmung hat auch die Grundeinlösung zu besorgen, die Lieferung der Fahrbetriebsmittel und der Bahnausrüstungsgegenstände bleibt jedoch ausgeschlossen. Das Vadium beträgt für das ganze Baugeschäft 1 000 000 fl., welche für den Fall der Offerent Ersteher bleibt, die Contractscaution zu bilden haben. Die Eröffnung der Offerte wird durch die hierfür bestellte Ministerialcommission vorgenommen. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen Offerten nach freiem Ermessen zu entscheiden eventuell auch sämmtliche eingelaufene Offerten zurückzuweisen. Der Bauunternehmer hat auf jene Summen, welche Galizien zum Baue beiträgt, ebensowenig Anspruch, als auf die von mehreren Interessenten zugesicherten Beiträge in Geld, Materialien, Grund und Boden. Die Erklärung der Staatsverwaltung muss bis längstens 26. Juli erfolgen. Mit der Ueberwachung der Bauten ist die Direction für Staats-Eisenbahnbauten betraut. Dem Bauunternehmer ist es gestattet, die Bauausführung und die Materiallieferung an Subunternehmer zu überlassen. Alle Materialien müssen im Inlande hergestellt werden, ausser wenn sie hier überhaupt nicht erzeugt werden. Mit dem Bau muss allsogleich nach erfolgter Annahme der Offerte begonnen werden.

Betreffend die Verstaatlichung der Vorarlberger Bahn fand mit deren Delegirten beim Handelsministerium eine Conferenz statt, in welcher denselben eröffnet wurde, dass die Regierung zunächst blos die Uebernahme in den Staatsbetrieb, und zwar wahrscheinlich vom 1. Juli ab durchzuführen beabsichtige und in zweiter Linie natürlich auch an die vollständige Einlösung der Vorarlberger Bahn denke. Die Regierung ist bekanntlich zur Uebernahme des Betriebes jederzeit berechtigt und bedarf hierzu keiner besonderen Abmachung mit dem Verwaltungsrathe. Es wurde die Eventualität der Betriebsübernahme erörtert, es kam auch zu einem allgemeinen Meinungsaustausche über die Frage der Verstaatlichung; allein positive Vorschläge, namentlich bezüglich des Einlösungspreises im Falle der Verstaatlichung, wurden von keiner Seite gemacht. Die Regierung glaubt, die Verstaatlichung schon deshalb nicht beschleunigen zu müssen, da doch dem Reichsrathe eine diesbezügliche Vorlage zu machen ist, die Erwerbung der Bahn daher vor dem Herbste ohnehin nicht perfect werden kann.

Die Concessionsurkunden für die normalspurigen Localbahnen Libau-Bakow mit Abzweigung von Detenitz und von Dobrowitz und von Krupa nach Kolleschowitz zu Händen der Concessionäre der Böhmischen Commercialbahnen wurde publicirt.

Die erstgenannte Localbahn zweigt von der Böhmischen Commercialbahn ab und stellt eine Verbindung mit der Turnau-Kralup-Prager Bahn her; die Länge dieser Linie beträgt 34 km. Die von Detenitz abzweigende, nach Dobrowitz (Station der Oesterreichischen Nordwestbahn) führende Flügelbahn hat eine Länge von 16 km. Die zweite der concessionirten Linien führt von Station Krupa der Buschtêhrader Bahn nach Kolleschowitz und ist 11 km lang. Die beiden zu erbauenden Localbahnen sind bis längstens 17. Mai 1883 dem öffentlichen Verkehre vollendet zu übergeben. (Die Concessionäre — Bauunternehmung Muzika & Schnabel — sind verpflichtet, wegen des einzuführenden Uebergangsdienstes mit den Anschlussbahnen Vereinbarungen zu treffen und weiter die Herstellung von an der Trace abzweigenden Industriebahnen in möglichster Weise zu erleichtern. Diesen für Verknüpfung des Böhmischen Schienennetzes nicht unwichtigen Linien sind übrigens alle im Gesetz vorgesehenen Erleichterungen gewährt.)

In Folge des neuen Zolltarifs wurde über die in den Handelsausweisen ersichtlich zu machenden Ein- und Ausfuhrwaaren ein neues Verzeichniss vom Oesterreichischen Finanzminister am 31. v. M. publicirt. Dasselbe scheidet die Einfuhrwaaren in 1 056 und die Ausfuhrgüter in 839 Nachweisungspositionen (bisher 886 beziehungsweise 772). Unsere Handelsausweise werden nun 1 895 Positionen verzeichnen; Frankreich unterscheidet in den Ausweisen über den Aussenhandel (Ein- und Ausfuhr zusammengenommen) 1 886, Deutschland 1 210, Italien 1 064 und England nur 618 Benennungen. Durch die vorgenommene Zerlegung zahlreicher Cumulativpositionen wird auch die Ermittelung der Handelswerthe an Verlässlichkeit gewinnen und mit weniger Schwierigkeiten verbunden sein. Die Nachweisung der Waarendurchfuhr zerfällt (statt der bisherigen 84) in 215 Posten. Hierdurch soll die Möglichkeit geboten werden, den Generalhandel in den einzelnen wichtigeren Getreide- und Viehgattungen und in vielen anderen Waaren zur Darstellung zu bringen und auch für diese Verkehrsrichtung verlässlichere Schätzungspreise aufzustellen.

In Folge des Staatsbahnvertrages hat die Wiener Frucht- und Mehlbörse folgende Wünsche dem Oesterreichischen Handelsministerium in einer Petition vorgebracht. 1. Die vertragsmässige Sicherstellung, dass die kilometrischen Einheitspreise auf der jetzigen Strecke Budapest-Wien sowie der Waagthallinie in der Richtung nach Marchegg- Wien nicht theuerer seien, als in der Richtung Trencsin-Sillein-Oderberg transit, wobei die etwaigen im Refactiewege zu Gunsten der Oderberger Route bewilligten Kürzungen mit in Calculation zu ziehen wären. 2. Dass auf der Strecke Ofen-Bruck-Wien keine höheren Tarife als auf dem übrigen Netze der Königlich Ungarischen Staatsbahn eingeführt werden, die ganze Linie Ofen-Bruck-Wien eine Tarifzone bilde und dass Wien vertragsmässig das Recht der Reexpedition, d. i. die Anwendung der directen Sätze im Reexpeditionswege ohne Beschränkung gewahrt bleibe und dass im Falle eines Tarifcartells zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen das Verbot einer Routenvorschrift unter allen Umständen ausgeschlossen bleibe. 3. Dass die den Budapester Entrepots zugestandenen Begünstigungen auch den Wiener Lagerhäusern in allen Relationen gewährt werden. 4. Dass die billigen kilometrischen Einheitssätze, welche die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft in Local- und Verbandtarifen ihrer Ungarischen Strecke anwenden oder einführen wird, ohne Weiteres auch die Grundlage der Local- und Verbandtarife ihrer Oesterreichischen Linien bilden. 5. Dass die der Budapester Mühlen- und Spiritusindustrie zugedachten Vortheile der Anwendung der directen Frachtsätze in den Fällen, in welchen Rohproducte dahin gelangen, um als Fabrikate weiter versendet zu werden, auch der Wiener Industrie gesichert werden. Am Schlusse bemerkt die Wiener Frucht- und Mehlbörse, dass ihr jede Eifersüchtelei und jede Missgunst gegen Budapest fern liege, dass sie bei diesem Anlasse nur das verlangt, was sie bei früheren Anlässen schon verlangt habe — die Gleichstellung mit der Ungarischen Hauptstadt.

Die gesammte Forderung, welche dem Oesterreichischen Staate aus der Leistung von Garantievorschüssen erwachsen ist, geht aus der folgenden, von der „N. F. P." zusammengestellten Tabelle hervor. Am 31. December 1881 wurden von den einzelnen Bahnen verzeichnet:

	Summe der Garantie-vorschüsse	Vierproc. Zinsen der Vor-schüsse	Gesammt-schuld an die Staats-verwaltung
	Millionen Gulden		
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	17,77	5,18	22,95
Franz-Josefbahn	19,84	4,59	24,43
Rudolfbahn	59,53	12,62	72,15
Karl-Ludwigbahn (neue Linie)	6,72	1,27	7,97
Mährisch-Schlesische Nordbahn	7,18	1,79	10,97
Oesterreichische Nordwestbahn	13,02	3,34	16,36
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	13,20	5,56	18,76
Ungarisch-Galizische Bahn:			
a) Garantievorschüsse	8,64	1,53	10,17
b) Betriebsdeficit-Vorschüsse	0,99	0,11	1,10
Ungarische Westbahn	14,14	0,46	14,60
Vorarlberger Bahn:			
a) Garantievorschüsse	6,34	1,28	7,62
b) Betriebsdeficit-Vorschüsse	1,33	0,27	1,60
Albrechtbahn	6,69	0,96	7,65
Mährische Grenzbahn:			
a) Garantievorschüsse	2,35	0,33	2,85
b) Betriebsdeficit-Vorschüsse	0,14	0,01	
Kaschau-Oderberger Bahn	2,27	0,62	2,89
Staatsbahn:			
a) Ergänzungsnetz	7,25	1,21	8,46
b) Brünn-Rossitzer Bahn	0,13	0,01	0,14
Summa	187,53	41,12	230,67

Die Bauarbeiten der Budapest-Semliner Bahn schreiten so rasch vorwärts, dass nicht blos die Strecke bis Theresiopel vor dem festgesetzten Termin eröffnet werden kann, sondern bei einiger Anstrengung auch bis Neusatz gegen die Mitte des November fertig sein könnte, so dass die ganze Linie bis zur Donau noch heuer dem Verkehr übergeben werden könnte, namentlich wenn die Ungarische Regierung gestattet, dass die Züge von Theresiopel bis Neusatz anfangs auf stellenweise ungeschotterter Bahn verkehren dürfen. Auch die Arbeiten bei der Neusatz-Peterwardeiner Donaubrücke schreiten rasch vorwärts. Die Fundirung zweier Pfeiler ist bereits fertig, mit der der übrigen Pfeiler wurde bereits begonnen. Die Eisenconstruction beträgt zwei Millionen Kilogramm. Es ist dies demnach eine der grössten Flussbrücken mit den grössten Oeffnungen unter allen bisherigen Brücken in der Monarchie.

Die Eliminirung der Worte „über Erfordern" aus dem § 59 des Eisenbahn-Betriebsreglements wurde anlässlich eines auch in dieser Zeitung mitgetheilten schiedsrichterlichen Falles von der Wiener Frucht- und Mehlbörse beim Handelsministerium angesucht. Es sei im Getreide- und Productenhandel nothwendig, die Recepisse, wenn sie auch nicht den Charakter des Ladescheins besitzen, zu belehnen und ihre Aushändigung als symbolische Uebergabe der Waare insofern zu betrachten, dass gegen dieselbe mit Beruhigung Zahlungen geleistet werden können. Der grösste Theil unseres Exportverkehres in Getreide beruhe auf Zahlung gegen Recepisse, und es sei für weitere Entwickelung des Cerealienhandels von grosser Bedeutung, dass in allen Fällen, wo die Bahnverwaltungen ein Recepisse oder Frachtbrief-Duplicat bei Aufgabe der Sendung verabfolgt haben, Verfügungen des Aufgebers nur bei Rückstellung des ihm von der Eisenbahnverwaltung behändigten Recepisses angenommen werden, mit anderen Worten, dass im § 59 des Eisenbahn-Betriebsreglements die Worte „über Erfordern" gestrichen werden. Diese Aenderung dürfte sich um so nothwendiger erweisen, als das Ungarische Handelsgesetz Verfügungen enthält, welche im diametralen Gegensatze stehen zu den Verfügungen des Eisenbahn-Betriebsreglements, das sowohl in Oesterreich, als in Ungarn dermalen Giltigkeit hat. Während dieses Eisenbahn-Betriebsreglement die Recepisse-Rückstellung dem Belieben der Eisenbahn-Verwaltung, bezw. des Stations-Chefs anheimstellt, bestimmt der § 404 des Ungarischen Handelsgesetzes, dass, im Falle ein Aufgaberecepisse ausgestellt worden ist, das Verfügungsrecht nur dem Besitzer des Aufgaberecepisses zustehe. Dieser Gegensatz des Handelsgesetzes und Eisenbahn-Betriebsreglements hat die grössten Uebelstände zur Folge, deren Beseitigung eine dringende Abhilfe erheischt.

Die Conferenz des Oesterreichisch-Russischen Eisenbahnverbandes in Triest hat die Umarbeitung der gesammten Verbandstarife auf Grundlage der neuen, von den Russischen Bahnen zugestandenen Antheile beschlossen, wobei für den Triester Verkehr nach Moskau und Petersburg erhebliche Concessionen in Aussicht genommen sind.

Die 14. Generalversammlung der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn wurde am 11. d. M. abgehalten. Die Gesellschaft nahm im Jahre 1881 die Staatsgarantie von 36 528 fl. in Anspruch, dagegen bezahlte dieselbe an Einkommen- und Capitalsteuer 53 342 fl. an den Staat. Die Einnahmen betrugen 623 994 fl., die Ausgaben 348 277 fl., unter denen sich für Neubauten 29 728 fl. befinden. Das Reinerträgniss des abgelaufenen Jahres beträgt 313 453 fl., davon werden zur Einlösung von Prioritäts-Obligationen 8 000 fl., zur Einlösung des Actiencoupons 173 210 fl., zu jener des Prioritätencoupons 168 707 fl. und für Agioverlust 64 fl. verwendet.

Als Präsident des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten wurde der Kaiserliche Rath Franz Liharzik gewählt, nachdem Regierungsrath Obermayer (in Folge seines Uebertrittes zur Generalinspection) eine Wiederwahl nicht annehmen zu können erklärte. Das auch von den beiden Vicepräsidenten: Centralinspector Dietzehold und Generalsecretär Dr. Eger gebildete Präsidium wird gewiss die Thätigkeit seiner Vorgänger fortsetzen, deren Verdienste um den Verein allgemeine Anerkennung finden; von denselben sei auch noch der zurückgetretene Vicepräsident Oberinspector Atzinger gebührend erwähnt.

Dem Regierungsrathe Max Pichler, Director der Ungarisch-Galizischen Bahn, wurde der Orden der eisernen Krone dritter

Klasse verliehen. Diese Allerhöchste Auszeichnung begegnet den wärmsten Sympathien in den weitesten Kreisen in Folge seiner Verdienste um das vaterländische Eisenbahnwesen und wegen seiner humanitären Bestrebungen im Interesse der Bahnbediensteten überhaupt.

Die Börsenwoche war durch das unausgesetzte Steigen der Böhmischen Bahnen bemerkenswerth. Dasselbe ist durch die grossartige industrielle Entwickelung Böhmens wohl begründet. Der Zuckerexport allein repräsentirt die jährliche Summe von 120 Millionen Gulden in Gold. Dazu kommen die sich stetig vermehrenden Industrie-Etablissements wie Spinnereien, Webereien, Appreturanstalten, Färbereien etc., welche die Bahnen reichlich alimentiren. Sonst war auch die enorme Avance der Nordbahn, welche bald den Cours von 2800 erreicht haben wird, insofern noch von grosser Bedeutung, als daraus der günstige Stand der Privilegiums-Frage deducirt wird.

April-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betriebslänge	Im April 1882				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Jan. bis 30. April 1882				Differenz g. d. Vorjahr		
	km	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Centralbahn	323	313 000	448 000	761 000	2 356	— 6 706	— 21	— 0,9	1014345	1713269	2727614	8 445	+ 7 762	+ 24	+ 0,2
Basler Verbindungsb.	5	2 200	14 550	16 750	3 350	+ 1 295	+ 259	+ 8,4	5 937	54 344	60 281	12 056	— 1 216	— 243	— 2,0
Aarg. Südbahn	47[1])	9 500	7 900	17 400	370	+ 5 691	— 34	— 8,4	35 802	33 013	68 815	1 464	+19 731	— 228	— 13,5
Wohlen-Bremgarten	8	700	450	1 150	144	— 272	— 34	— 19,1	2 998	1 763	4 761	595	— 1 212	— 152	— 20,4
Emmenthalbahn	46[2])	14 400	16 600	31 000	674	+14 243	— 24	— 3,6	52 500	62 500	115 000	2 500	+53 834	— 48	— 1,9
Gotthardbahn	83[3])	66 100	26 600	92 700	918	+37 426	+ 93	+ 11,3	185 098	98 081	283 179	3 236	+70 698	+ 65	+ 2,0
Jura-Bern-Luzernbahn	256	219 000	284 000	503 000	1 965	+ 5 094	+ 20	+ 1,0	735 541	1040819	1776360	6 940	+53 823	+ 211	+ 3,1
Bern-Luzern-Bahn	95	39 000	30 000	69 000	726	— 8 291	— 87	— 10,7	134 637	117 323	251 960	2 652	—16 227	— 171	— 6,1
Bödeli-Bahn	9	3 000	3 500	6 500	722	— 50	— 6	— 0,8	9 377	10 049	19 426	2 158	— 528	— 59	— 2,7
Nordostbahn	541[4])	449 000	591 000	1040000	1 92[illegible]	+27 375	+ 40	+ 2,1	1434073	2338524	3772597	6 973	+70 856	+ 93	+ 1,4
Zürich-Zug-Luzern	67	58 000	53 300	111 300	1 661	+ 9 291	+ 139	+ 9,1	182 871	204 434	387 305	5 780	+25 471	+ 380	+ 7,0
Bötzbergbahn	58	48 300	127 400	175 700	3 029	+31 201	+ 538	+ 21,6	153 138	490 915	644 053	11 104	+106172	+1831	+ 19,8
Effretikon-Hinweil	23	5 900	7 500	13 400	582	— 1 279	— 56	— 8,8	22 098	26 783	48 881	2 125	— 1 733	— 75	— 3,4
Suisse Occidentale	599	491 000	562 000	1053000	1 758	—47 366	— 79	— 4,3	1540000	2217000	3757000	6 272	+ 9 431	+ 16	+ 0,3
Bulle-Romont	19	4 020	12 580	16 600	874	— 2 300	— 121	— 11,2	15 490	45 610	61 100	3 216	— 5 700	— 300	— 8,5
Tössthalbahn	40	12 182	9 809	21 991	550	— 234	— 6	— 1,1	45 633	44 168	89 801	2 245	+ 2 524	+ 63	+ 2,9
Vereinigte Schweizerb.	278	256 300	233 800	490 100	1 763	+12 247	+ 44	+ 2,6	842 500	864 100	1706600	6 138	+ 1 224	+ 4	+ 0,1
Toggenburgerbahn	25	13 880	7 350	21 230	849	+ 293	+ 12	+ 1,4	45 710	29 220	74 930	2 997	— 2 020	— 81	— 2,6
Wald-Rüti	7	2 920	2 270	5 190	741	+ 540	+ 77	+ 11,6	10 240	8 070	18 310	2 616	+ 418	+ 60	+ 2,4
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 250	360	1 610	403	— 37	— 9	— 2,2	4 330	1 510	5 840	1 460	— 207	— 52	— 3,4
20 Schweiz. Normalb.	2 533	2009652	2438969	4448621	1 744	+78 161	— 23	— 1,3	6472318	9401495	15 873 813	6 255	+393101	— 2	— 0,0
Specialbahnen															
Appenzeller Bahn	15	7 428	4 873	12 301	820	+ 310	+ 21	+ 2,6	24 889	18 889	43 878	2 925	— 1 586	— 106	— 3,5
Arth-Rigibahn	(11)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	4 353	1 274	5 627	375	— 105	— 7	— 1,8	16 612	4 895	21 507	1 433	— 775	— 52	— 3,5
Rigibahn (Vitznau)	(7)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	2 140	2 690	4 830	690	+ 306	+ 44	+ 8,8	6 651	7 014	13 665	1 952	— 1 000	— 143	— 6,8
Uetlibergbahn	9	3 634	350	3 984	443	+ 1 375	+ 153	+ 51,2	10 157	969	11 126	1 236	+ 4 839	+ 538	+ 71,1
Wädensweil-Einsiedeln	17	8 600	5 100	13 700	805	+ 1 521	+ 89	+ 12,4	23 096	19 083	42 179	2 481	+ 1 432	+ 84	+ 3,5
5 resp. 7 Bahnen	63	26 155	14 287	40 442	642	+ 3 407	+ 54	+ 9,2	81 505	50 850	132 355	2 101	+ 2 910	+ 46	+ 2,2

[1]) 1881 18 km weniger; [2]) 1881 22 km weniger; [3]) 1881 16 km weniger; [4]) 1881 3 km weniger.

Haftpflicht.

v. O. **Nichtanwendbarkeit der R.-Gewerbe-Ordn. auf Eisenbahn-Unternehmungen. Die Vorschrift des § 120 der R.-Gewerbe-Ordn. kann für sich allein keine Schadensersatzpflicht der Eisenbahn-Gesellschaft begründen. Die R.-Gewerbe-Ordn. findet überhaupt auf Eisenbahn-Unternehmungen keine Anwendung.** — Der Tagelöhner v. S. wurde am 22. Februar 1878 als Locomotivputzer im Dienste der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft beim Oeffnen des Thores des Locomotivschuppens zu Horst bei Steele durch den Umsturz des Thores verletzt. Er behauptete, dadurch arbeitsunfähig geworden zu sein und dass der Umsturz des Thores dadurch erfolgt sei, dass der Seitenpfosten, an welchem das Thor eingehängt gewesen, sich aus dem oberen Querbalken der Thorwölbung gelöset, was darin seinen Grund gehabt habe, dass unter dem Fundamente des Schuppens heisse Schlackentheile abgelagert und in Folge dessen die Fundamentirung unterwühlt und gelockert worden sei. Die Gesellschaft habe, so wurde aufgestellt, die Pflicht gehabt, den Schuppen so solide aufzuführen, dass der Unfall nicht hätte entstehen können und sei sie daher für allen durch die schlechte und fehlerhafte Ausführung des Schuppens erwachsenen Schaden verantwortlich. — Der seitens des v. S. erhobenen Schadensersatzklage begegnete die Eisenbahn-Gesellschaft mit der Einrede, dass das Thor durch den an dem fraglichen Tage herrschenden starken Sturmwind aus den Angeln gehoben worden, der Unfall also durch höhere Gewalt verursacht und deshalb eine Haftpflicht auf ihrer Seite ausgeschlossen sei. Nach stattgehabter Beweisaufnahme wies das Landgericht zu Köln am 9. Juni 1880 die Klage zurück, indem es als erwiesen annahm, dass der Unfall in Folge starken Sturmes, also durch höhere Gewalt bewirkt worden sei, woran auch der Umstand nichts ändere, dass der Schuppen sich in einem nicht guten Zustande befunden habe. Auf Berufung des Klägers erklärte das Ob.-Landesgericht am 19. Januar 1881 die Klage im Princip für begründet. — In den Gründen dieses Urtheils wird ausgeführt, dass unter allen Umständen die Haftpflicht der Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des § 120 der R.-Gewerbe-Ordn. anzunehmen sei, da nach dem Ergebniss des Zeugenverhörs feststehe, dass der Umsturz des Thorflügels nicht sowohl dem herrschenden Sturmwinde, als dem schlechten Zustande des Schuppens, und insbesondere des Thores zuzuschreiben sei und die Gesellschaft als Gewerbe-Unternehmerin für den Schaden aufkommen müsse, welcher durch die Verabsäumung der ihr nach § 120 a. a. O. obliegenden Pflicht zur Unterhaltung der Betriebsstätten, wozu auch der fragliche Schuppen zu rechnen sei, dem Kläger entstanden sei. — Die Beklagte legte die Revision ein, worauf das Reichsgericht das Urtheil des Berufungsgerichts vernichtete und die Sache zur anderweiten Verhandlung an dasselbe zurückwies, und zwar aus folgenden Gründen: „Abgesehen davon, dass § 120 der R.-Gewerbe-Ordn. jedenfalls nicht für sich allein, sondern nur in Verbindung mit § 26, I. 6 Allg. L.-R's., in dessen Herrschaftsgebiete sich der Unfall ereignet habe, eine Schadensersatzpflicht des beklagten Theils begründen könnte, finde die R.-Gewerbe-Ordn. nach § 6 derselben auf Eisenbahn-Unternehmungen keine Anwendung. In einer als Fabrik zu betrachtenden Werkstätte habe sich der vorliegende Unfall aber nicht zugetragen. Es sei zu prüfen gewesen, ob § 1 des Haftpflichtgesetzes Anwendung finden könne, also ob der Unfall sich bei dem Betriebe der Eisenbahn ereignet habe. Die Gründe des Urtheils des ersten Rechtszuges unterstellten diese Annahme als nur möglich, das Urtheil des zweiten Rechtszuges spreche sich darüber gar nicht aus und fehle es bei der Mangelhaftigkeit des von dem zweiten Rechtszuge in Bezug genommenen erstinstanzlichen Thatbestandes, welcher die (nur in den nicht massgebenden vorbereiteten Schriftsätzen enthaltenen) näheren Umstände des Falles nicht erwähne, an einer genügenden thatsächlichen Grundlage zur Entscheidung dieser Frage. Erst, wenn festgestellt sei, ob der Unfall bei dem Betriebe der Eisenbahn eingetreten sei, könne sodann erwogen werden, ob die beklagterseits vorgeschützte Einrede der höheren Gewalt dadurch widerlegt sei, dass als wirkliche Ursache des Unfalls vielmehr der mangelhafte bauliche Zustand des Locomotivschuppens angesehen werden müsse." (Erk. des Reichsger. vom 13. Mai 1881 in Sachen der Rhein. Eisenbahn-Ges. w. v. S.; Dr. S. Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XIII S. 432 ff.)

Beilage zu No. 48. **Berlin,** den 26. Juni 1882.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarif-Uebersicht*)

der für die Localverkehre der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden und Nachbarbahnen, sowie für die directen und Verbandsverkehre derselben unter sich bestehenden Gütertarife.

NB. Bei I. (Local-Verkehre) ist bei jeder Bahn die Abkürzung aufgeführt, welche gebraucht worden ist, um unter II. (Verbands-Verkehre) kurz anzugeben, welche Bahnen bei dem betreffenden directen Verkehr betheiligt sind.

I. Local-Verkehre.

Name der Bahn.	Datum der Tarife.
AJ = Aachen-Jülicher Bahn	1. 10. 81.
AM = Aachen-Mastricht	1. 1. 78.
AF = Alföld-Fiumaner E.	1. 9. 81.
AC = Alt-Damm-Colberger E.	1. 2. 82.
AK = Altona-Kiel	1. 5. 82.
AKö = Arad-Körösthal E.	
AT = Arad-Temesvarer E.	1. 10. 76.
AuT = Aussig-Teplitzer E.	15. 3. 82.
Ba = Badische E.	1. 11. 81.
By = Bayerische Staatsb.	1. 6. 82.
NM = Berlin (Königl. Eisenb.-Dir.) Niederschl.-Märk. E.[1]) Cottbus-Grossenhain. (C. G.) u. Märk.-Posener E.[2])	1. 8. 81.
BA = Berlin-Anhaltische E. u. Oberlausitzer B.	1. 10. 77.
BG = Berlin-Görlitz	1. 9. 81.
BH = Berlin-Hamburg	15. 1. 78.
BN = Böhmische Nordbahn	1. 10. 76.
BW = Böhmische Westbahn	1. 4. 82.
Bs = Braunschweigische E.	1. 10. 77.
BrF = Bresl.-Schweidn.-Freib.	1. 2. 82.
BrW = Breslau-Warschau	1. 11. 81.
BR' = Brünn-Rossitzer E.	1. 10. 76.
Bu = Buschtěhrader E.	1. 10. 76.
Cref = Crefelder E.	1. 11. 81.
Cronb = Cronberger E.	1. 9. 77.
DGE = Dortm.-Gron.-Enschede	1. 1. 78.
DU = Donau-Uferbahn	1. 8. 79.
DB = Dux-Bodenbacher E.	15. 5. 82.
BM = Elberfeld (Kgl. Eisenb.-Dir.)	1. 9. 81.
EL = Elsass-Lothringen	1. 10. 77.
EA = Erzherzog-Albrechtbahn	1. 2. 81.
EuL = Eutin-Lübeck	1. 1. 78.
FB = Fünfkirchen-Barcser E.	
Frkf = Frankfurt (Kgl. Eisb.-Dir.)	1. 1. 81.
Friedr = Friedrichrodaer E.	
GCL = Galizische Carl-Ludwigb.	1. 9. 76.
GK = Graz-Köflacher E.	1. 6. 81.

1) Einschliessl. Berlin-Dresdener, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Stettiner, Berliner Ring- und Stadtbahn.

2) Der Localtarif der M.-P. E. datirt v. 1. 7. 77.

Name der Bahn.	Datum der Tarife.
GMH = Georgs-Marien-Hütte E.	
Holl = Holländische E.	1. 6. 77.
HoM = Holsteinische Marschb.	15. 5. 82.
HBl = Halberstadt-Blankenburg	1. 8. 77.
Ha = Hannover (Kgl. Eisenb.-Dir.)	1. 5. 81.
HL = Hessische Ludwigsb.	1. 10. 81.
IS = Italienische Südbahn	1877.
KE = Kaiserin Elisabethb.	1. 9. 76.
KFN = Kais. Ferd.-Nordb. 6. 5. resp.	1. 10. 76.
KFJ = Kaiser Franz-Josefb.	1. 10. 76.
KsOd = Kaschau-Oderberger B.	1. 4. 81.
KF = Kiel-Eckernförde-Flensburger E.	1. 10. 81.
Kr = Köln (rechtsrheinisch) 3)	1. 9. 81.
lRh = Köln (linksrheinisch)	1. 9. 81.
KR = Kronprinz Rudolfb.	1. 10. 76.
LCJ = Lemberg-Czern.-Jassy E. Oesterreichische Linien	1. 6. 82.
Rumänische Linien	1. 1. 79.
LV = Leoben-Vordernberger B.	1. 10. 79.
LB = Lübeck-Büchen	1. 2. 78.
MG = Mährische Grenzbahn	1. 10. 76.
MSC = Mähr.-Schles. Centralb.	1. 10. 81.
MSN = Mähr.-Schles. Nordb.	1. 10. 76.
Mgd = Magdeburg (K. Eisb.-Dir.)	1. 7. 81.
MN = Main-Neckar E.	1. 10. 81.
MM = Marienburg-Mlawka	1. 1. 78.
MFrFr = Mecklenb. Fr.-Franzb.	1. 10. 77.
Mi = Militairbahn	1. 11. 77.
MF = Mohacs-Fünfkirchener E.	
NdlRh = Niederländische Rheinb.	1. 10. 78.
NdlSt = Niederländische Stb. (Almelo-Salzbergen)	1. 10. 81.
NOeSt = Niederösterr. Staatsb.	August 77.
NE = Nordhausen-Erfurt und Saal-Unstrut E.	1. 9. 77.
NbbD = Nordbrabant-Deutsche E.	1. 7. 78.
OH = Oberhessische E.	1. 7. 77.
OS = Oberschlesische E. (Kgl. Eisenb.-Dir. zu Breslau)	1. 10. 81.
OeG = Oels-Gnesen	1. 7. 77.
OeNW = Oesterr. Nordwestb.	1. 9. 78.

3) Soweit in den directen Tarifen als Abkürzung KM angegeben ist, sind hierunter Stationen der früh. Köln-Mindener Bahn zu verstehen.

Name der Bahn.	Datum der Tarife.
OeSt = Oest. Staatsb. 1. 1. 77 u.	1. 2. 82.
Ol = Oldenburgische E.	1. 5. 81.
OPr = Ostpreussische Südbahn	1. 1. 78.
PL = Parchim-Ludwigsluster E.	15. 6. 80.
PN = Paulinenaue-Neu-Ruppiner E.	15. 10. 80.
PI = Peine-Ilseder Verkehr	15. 10. 80.
Pf = Pfälzische Bahnen	1. 10. 77.
PP = Pilsen-Priesener B.	1. 1. 82.
PC = Posen-Creuzburg	1. 10. 77.
PD = Prag-Duxer E.	1. 10. 76.
PrO = Ostbahn, Preussische (Kgl. Eisenb.-Dir. zu Bromb.)	1. 7. 80.
ROeE = Raab-Oedenburg-Ebenfurt	15. 9. 81.
RP = Rakonitz-Protiviner Sts.-E.	1. 4. 82.
ROU = Rechte-Oder-Ufer E.	1. 9. 77.
Ru = Rumänische E.	15. 3. 79.
Saal = Saalbahn	1. 11. 77.
Sächs oder SSt. = Sächs. Staatsb.	1. 1. 82.
STh = Sächs.-Thür. Ostwestb.	15. 12. 77.
SchH = Schlesw.-Holsteinische B.	1. 1. 78.
SchwNo = Schweizer Nordostb.	1. 3. 81.
Si = I. Siebenbürger E.	1. 9. 81.
Sü = Südbahn	15. 10. 77.
Südnorddeutsche Verbind.-B.	1. 9. 78.
Th = Thüringische E.	1. 11. 77.
TI = Tilsit-Insterburger E.	1. 8. 77.
TKP = Turnau-Kralup-Prager E.	1. 10. 76.
UNo = Ungarische Nordostb.	1. 10. 76.
USt = Ungarische Staatsb. (auch für d. Donau-Draub.)	1. 9. 81.
UW = Ungarische Westb.	1. 9. 81.
UdW = Unterdrauburg-Wolfsberg	1879.
UE = Unter-Elbesche E.	1. 4. 81.
Vöcklabruck-Kammer	1. 5. 82.
WG = Weimar-Geraer E.	1. 10. 77.
WP = Wittenberge-Perleberg	15. 10. 81.
WW = Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger E.	1876.
Wr = Werra- und Wernshausen-Schmalkaldener E.	1. 7. 77.
Wh = Westholsteinische E.	21. 8. 77.
WV = Wiener Verbindungsb.	1. 11. 79.
Wü = Württembergische Staatsb.	1. 1. 78.

II. Directe und Verbandstarife.

NB. Bei jedem Verkehr ist mittelst der unter I. angegebenen Abkürzungen, mitgetheilt, welche Bahnen bei dem betreffenden directen Verkehr betheiligt sind. Die Namen der geschäftsführenden Verbands-Verwaltungen sind, soweit solche uns bekannt, durch *Cursivschrift* ausgezeichnet; die Transitbahnen sind durch * bezeichnet.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen.	Datum der Tarife.
Amsterdam-Kursk (*O Pr*, Russ. Südwestb. *Kursk.-Kiew)	20.(8.)1.82.
Amsterdam-Tula, Rjask u. Jeletz (*O Pr*, *Russ Südwestb., *Moskau-Brest, Rjask-Wjasma)	20.(8.)1.82.
Aussig Landungsplatz (AuT, Bu, PP, PD)	1. 3. 81.
Badisch-Bayerischer Verkehr (*Ba*, By *Wü, *HL, *MN)	1. 10. 78.
Badisch-Württembergischer V. (*Ba*, Wü)	1. 5. 82.
Bayerisch-Belgisch resp. Bayer.-Belgisch-Englischer V. Provisorisch (*lRh.*)	1. 1. 80.
Bayer.-Elsass-Lothring.-Luxemb. V. (*EL*, By, *Ba, *HL, lRh, *Pf, *Wü)	1. 5. 82.
Bayerisch-Hessischer (*HL*, By, *Ba, FrB, *MN, *Pf, *Wü) Es erscheint am 1. August 1882 ein neuer Tarif.	1. 1. 78.
Bayerisch-Hessisch-Nassauischer V. (*By*, HL, Kr, Na, Frkf, Ha, MN, Ba, Wü)	1. 8. 78.
Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer V. (*By*, *KFJ)	1. 11. 79.
Bayerisch-Pfälzischer V. (*By*, *Ba, *HL, Pf, *Wü)	1. 3. 78.
Bayerisch-Pfälzischer (Ludwigshafener) Transittarif (By, *Ba, *HL, *Pf*, *Wü)	1. 2. 82.
Bayerisch-Württembergischer V. (Wü, By, *Ba)	1. 1. 78.
Bayerisch-Saarbrücker-Rhein-Nahe B. V. (*lRh*, *Pf, *Ba, *Wü, By, *HL)	1. 1. 80.

*) Als Grundlage für die nachstehende Tarifübersicht diente eine im Dr. Koch'schen Stations-Verzeichniss enthaltene Tarifübersicht; dieselbe ist von den zuständigen Vereins-Verwaltungen, welche Tarife herstellen, im Laufe der Monate Mai und Juni revidirt worden, so dass wir hoffen dürfen, ein möglichst neues und zuverlässiges Tarifregister nachstehend zu bieten. Von Ausnahmetarifen sind nur die wichtigsten, auf welche die betreffenden Verwaltungen besonderen Werth zu legen schienen, aufgenommen worden.

Die Redaction.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen.	Datum der Tarife.
Bayerisch-Sächsischer V. (*By*, Sächs.)	1. 8. 81.
Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer V. (*lRh*) 1. 10. 81. u.	1. 3. 82.
Belgisch-Prinz-Heinrich-B. V.	1. 1. 81.
Belgisch-Russischer V. (*lRh*)	1. 2. 80.
Belgisch-Schweizerischer V. Heft I u. II. v. 1. 6. 81, Heft III v. 1. 7. 81, Heft IV v. 15. 11. 81. (*EL*).	
Belgisch-Schweizerischer Transit-Tarif (*lRh.*)	15.11.81.
Belgisch-Südwestdeutscher V. (BelgStsb, *EL*, Gr. Centr, *lRh*, HL, Pf, Ba, Wü, Frkf. MN) Heft I v. 1. 3. 79, Heft II, IIIa, IIIb v. 1. 5. 82.	
Bergisch-Märkisch-Badischer V. (*BM*, Ba, *Kr. *lRh. *HL, *Pf, *MN, *Frkf.)	10. 3. 79.
Bergisch-Märkisch-Belgischer V. (*BM*, BelgStsb, BelgNord, Chimay, Lütt.-Limb., Malines-Tern., Antw.-Gent, Termonde-St. Nicl., Gent-Tern., Gent-Brügge, Westflandr.) 1. 1. 80.	10. 1. 80.
Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französisch. V. (*BM*) Franz. Westb., *BelgStsb., Franz. Nordbahn	1. 2. 80.
Bergisch-Märkisch-Grand-Central-Belge V. (*BM*, GrCB) 1. 8. 80 u.	1. 7. 81.
Bergisch-Märkisch-Bayerischer V. (*BM*, *Frkf, *Ha, *Kr, *lRh, *Th, Wr, *HL, By)	1. 4. 80.
Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englisch. V. (*BM*, *Belg. Stsb, Gr. Engl. Osth.)	1. 5. 81.
Bergisch-Märkisch-Holländischer V. (*BM*, Holl.)	10. 7. 80.
Bergisch-Märkisch-Niederländischer V. via Venlo (*BM*, AI, NdlSt, NdlCentral, Holl.)	1. 1. 80.
Bergisch-Märkisch-Niederländisch.-Rheinbahn-V. via Venlo und via Cleve-Zevenar (BM, *Kr*, NRhB)	7. 1. 81.
Bergisch-Märkisch-Sächsischer V. (AI, BM, CG, SSt, Mgd, *Bs*)	1. 11. 78.
Bergisch-Märkisch-Württembergischer V. (BM. *Wü, *Kr*, *lRh, *HL, *Pf, *Ba, *MN, *Frkf.)	10. 6. 79.
Berlin (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Alt-Damm-Colberger Eisenbahn (*NM*, AC)	10. 3. 82.
Berlin (E.-D.-Bezirk) u. Hannover (E.-D.-Bez.) (*NM*, Ha)	15. 5. 82.
Berlin (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Magdeburg (Eisenb.-Dir.-Bezirk) (NM, OS, *Mgd*, *BA, *BH, Ha, Frkf, *BG)	1. 1. 82.
Berlin (E.-D.-Bezirk) u. Oldenburg. Stsb. (*NM*, Ol)	15. 5. 82.
Berlin (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Breslau (Eisenb.-Dir.-Bezirk) (*OS*)	1. 10. 81.
Berlin-Anhalt-Hamburg-Lübeck-Schleswigscher V. (*BH*, AK, BA, HoM LB, Wh, Mgd, Ha, *EuL, PN, PL)	25. 5. 78.
Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer V. (*BA*, Bs, CG, HA, HBl, HSG, Mgd, NM, Frkf)	1. 1. 78.
Berlin-Cotthus-Grossenhainer V. (*BA*, CG)	1. 7. 77.
Berlin-Görlitz-Halle-Sorau-Guben und Niederschlesisch-Märkische E.	10. 9. 77.
Berlin-Hamburg-Köln-Minden. V. (*KM*)	15.10.78.
Berlin-Hamburg-Lübeck-Büchener V. (*LB*, PL, WP, PN. BH, EuL)	1. 4. 78.
Berlin-Hamburg-Parchim-Ludwigsluster B. (*BH*, PL, WP)	15. 6. 80.
Berlin-Hamburg-Paulinenaue-Neuruppin (*BH*, PN, WP)	1. 10. 80.
Berlin-Hamburg-Mecklenburgischer V. (*MFrFr*, BH, BG, Mgd, PL, WP)	1. 4. 78.
Berlin-Hamburg-Wittenberge-Perleberg (*BH*, WP)	15.10.81.
Berlin-Hannover-Oldenburgischer V. (*Mgd*, BH, Bs, Ha, KM, NdlSt, Ol, PN, NM, Frkf, WP)	1. 3. 78.
Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler V. (BA, *Mgd*, Frkf, HBl *Ha, NM) 1. 4. 78 und	1. 5. 79.
Berlin resp. Stettin via Reval nach Moskau und Petersburg (Combinirte Eisenbahn- u. Schiffstarife) (*BSt*)	1. 4. 79.
Berlin-Sächsischer V. (*SSt*, BA, NM, SNV, Mgd)	1. 1. 82.
Berlin-Schleswig-Holsteinischer V. (*AK*, BG, BH, EuL, HoM, Wh)	1. 4. 78.
Berlin-Stettin-Mecklenburgischer V. (PrO, NM, CGr, *MFrFr*)	1. 12. 77.
Berlin-Stettin-Mecklenburg-Nordbahn V. (*NM*, LB, MFrFr, BH, BG, BA)	20. 2. 78.
Berlin-Schweizerischer V. (Schw. E, BA)	20. 5. 80.
Berlin-Tiroler V. (*BA*, SSt, By, NM, Südb.)	1. 12. 80.
Böhmisch-Bayerisch-Hessischer V. (OeStsb, HL, Böhm. und Mähr. E., KFJ)	1. 6. 82.
Böhmisch-Bayerisch-Hessisch-Nass. V. (*By* etc. wie vor.)	1. 6. 82.
Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger V. (*By*, AT, BW, Bu, PP, PrD, DB, Vo, KFJ)	1. 4. 79.
Böhmisch-Italienischer V. (*By*, KFJ)	16. 7. 81.
Böhmisch-Tyroler V. (*By*, KFJ)	1. 2. 81.
Böhmisch-Schweizerischer Getreideverkehr (*ByS*, KFJ)	1. 11. 79.
Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischer Verkehr	1. 12. 75.
Böhmisch-Oesterreich.-Steyrischer V. (*KFJ*, KR, KE, PP, TKP, BN)	1. 1. 80.
Böhmische Bahnen-Saarbrücker etc. Bahn (*lRh*)	15. 1. 80.
Böhm. Westbahn mit Rakonitz-Prot. Stsb.	20. 2. 77.
Braunschweig-Mittersendling (**Ha*, *Frkf, *Bs, By)	10. 5. 80.
Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbarverkehr V. (*Mgd*, BH, Bs)	1. 5. 78.
Breslau-Freiburg-Rechte-Oder-Ufer-Bahn V. (*ROU*, BrF, BrW, MP)	1. 10. 77.
Bromberg (E.-D.-Bez.) u. Marienburg-Mlawka (*PrO*, MM)	25. 3. 82.
Bromberg (Eisenb.-Dir.-Bezirk) (einschl. der Marienburg-Mlawkaer Eisenb.) und Berlin (Eisenb.-Dir.-Bezirk)	1. 8. 82.
Bromberg (E.-D.-Bez.) einschl. MMl. u. Magdeb (E.-D.-Bez.) (*PrO*, MM, Mgd, NM, BH, BA, Frkf)	1. 5. 82.
Bromberg (E.-D.-Bez.) einschl. MMl. u. Hannover (E.-D.-Bez.) (*PrO*, MM, Mgd, Frkf, Ha, BA)	1. 6. 82.
Bromberg (E.-D.-Bez.) einschl. MMl. und Oldenburg. Stsb. (*PrO*, MM, Mgd, Ha, Ol)	1. 6. 82.
Cassel-Wiener V. (OeNW, KFJ, *Ha*, *Mgd, *Frkf, *SSt)	1. 2. 80.
Charkow-Nikolajewbahn nach Königsberg, Specialtarif für Getreide (*OPr*, Charkow-Nikol, *Kursk-Kiew, *Russ. Südwestbahnen)	13.(1.) 5. 81.
Cöthen und Halle (*Mgd*) mit Württemberg	15. 4. 80.
Cottbus-Grossenhain und Oberlausitz-Bayerischer V. (By, CG, OL, *SSt*)	10. 8. 77.
Cottbus-Grossenhain und Oberlausitz-Württembergischer V. (*SSt*, OL, CG, Wü)	1. 9. 78.
Cottbus-Grossenhain und Oberlausitz-Berlin-Görlitzer V. (*BG*, OL, CG)	10. 9. 78.
Cottbus-Grossenhain-Sächsischer V. (*CG*, Sächs.)	1. 7. 77.
Deutsch-Belgischer V. (*lRh*, BelgStsb, GrCB, NdlSt, BelgNordb, LüttMaastr, KM, Ha, BH, LB, OL, Mgd, AK, Bs, BG, Th, Wr, NM, Frkf, Sächs, OeNW, PrO, OS, WG, Saal)	1. 1. 81.
Deutsch-Dänischer V. (*AK*)	1. 11. 81.
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. Theil I. (Gültig für sämmtliche Deutsche Eisenbahnen)	1. 8. 81.
Deutsch-Französischer Eilgut-Tarif (*lRh*)	1. 1. 80.
Deutsch-Italienischer V. via Brenner-Kufstein (*lRh*)	1. 10. 80.
Deutsch-Oesterreichischer V. (OeSt, KFN, OeNw, KFJ, *BA*, BDr, BG, BH, BrF, LB, NM, Ha, Mgd, OS, SSt, PP, Bu, BW, Rak. Prot, PrD, TKP, AuT, DB, MSC, Bs, BM, CG, MP)	1. 1. 80.
Deutsch-Polnischer V. (WW und WBr, Lodzer Fabrikb, Weichselb, Warschau-Teresp, AJ, BM, BA, BG, BH, Bs, CGr, Frkf, Ha, KM, LB, Ol, Mgd, NM, OS, *PrO*, lRh, Th, Wf, SSt, MP, ROU, MM, MFrFr)	1. 6. 79.
Deutsch-Russischer V. (Gr. Russ E, Moskau Br, Orel W, Orel Gr, Graesi Za, Kursk Ch. Asow, Baltische, Dünaburg W, Riga-Dünab., Koslow-W, Rostow, Kursk-Kiew, Ribinsk-Bologoje, Mitauer, Libau R, Warschau-Terespol, WW u. WB, Holländische, NdlRh, NdlSt, TKP, BM, BA, BH, Bs, BrF, CG, Frkf, Ha, HL, KM, LB, Mgd, MP, MFrFr, NM, OS, *PrO*, OPr, SSt, BN, lRh, TI)	1. 1. 80.
Deutsch-Schwedisch-Norwegischer V. (*AK*)	10.10.75.
Deutsch-Skandinavischer V. (*AK*)	1. 7. 77.
Deutsch-Ungarischer V. (*BH*, OeSt, *OeNW, *KFJ, KFN, KsOd, USt, AT, UNO, AF, BA, BG, *Bs, BrF, Ha, LB, Mgd, NM, OS, *SSt)	1. 1. 80.
Elberfeld (E.-D.-Bez.) und Breslau (Kgl. E.-D. d. OSE) Staatsbahntarif (*OS*, BM, KM, Ha, Frkf, Mgd, PrO, NM, Bs, SSt)	1. 5. 82.
Elberfeld (E.-D.-Bez.) und Braunschweig (*BM*. Bs)	1. 5. 82.
Elberfeld (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Hannover (Eisenb.-Dir.-Bezirk) (*Ha*, BM, Frkf, lRh, Kr, Bs, BH, Mgd)	1. 4. 82.
Elberfeld (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Bromberg (Eisenb.-Dir.-Bezirk) incl. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (*BM*, PrO, MM)	1. 5. 82.
Elberfeld (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Magdeburg (Eisenb.-Dir.-Bezirk) (*BM*, Mgd)	1. 5. 82.
Elberfeld (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Berlin (Eisenb.-Dir.-Bezirk) (*BM*, NM)	1. 5. 82.
Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) incl. der Münster-Enscheder Eisenbahn und Groesbeek und Nymegen (BM, KM, *lRh*)	15. 2. 82.
Elbeumschlagstarif von Station Laube mit Oesterreich. Stationen (*OeNW*)	1. 2. 81.
Elbeumschlagstarif von Station Laube mit Ungar. Stationen (*OeNW*)	20. 6. 80.
Elbeumschlagstarif von Station Dresden Elbequai mit Oesterr. Stationen (*OeNW*)	15. 3. 80.
Elbeumschlagstarif von Station Dresden Elbequai mit Ungar. Stationen (*OeNW*)	20. 6. 80.
Elsass-Lothringen u. Französische Ostbahn (für Eilgüter)	1. 1. 82.
Elsass-Lothringen-Jura-Bern-Luzern Bahn	1. 1. 82.
Englisch-Südwestdeutscher V. (*lRh*, Frkf, HL, Pf, *Belg. Stsb, Gr. Engl. Ostb)	1. 6. 81.
Frankfurt a/M. und Köln (rechtsrh.) (Eisenb.-Dir.-Bezirke) (Kr, Frkf)	1. 2. 82.
Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) (Eisenb.-Dir.-Bezirke) (lRh, Frkf)	1. 2. 82.
Frankfurt a/M. und Hannover (Eisenb.-Dir.-Bezirke) (Ha, Frkf)	1. 2. 82.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen.	Datum der Tarife.
Frankfurt a/M. und Elberfeld (Eisenb.-Dir.-Bezirke) (BM, Frkf)	1. 2. 82.
Frankfurt a/M. und Magdeburg (Eisenb.-Dir.-Bezirke) (Mgd, Frkf)	1. 2. 82.
Frankfurt a/M. (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Main-Neckarbahn (Frkf, KM, Ha, HL, MN)	1. 4. 81.
Frankfurt-Bebra-Oberhessischer V. (OH, Frkf, Ha, MN)	1. 12. 77.
Frankfurt a/M. (Betr.-Amt Wiesbaden)-Reichsbahn (Frkf.)	1. 10. 81.
Frankfurt-Bebraer und Oberhessisch-Bayerischer V. (Frkf, OH, By)	1. 11. 77.
Frankfurt-Hessischer V.	1. 1. 81.
Frankfurt-Hessisch-Pfälzischer V. (Saarbr.-Hess.-Pfälz.)	1. 2. 81.
Frankfurt-Pfälzischer V. (Nassau, Hess., Pfälz.)	1. 2. 81.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer V. 1. 2. resp.	1. 3. 80.
Französische Ostbahn, Nordbahn, Westbahn, Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Jura-Bern-Luzern Bahn (Transittarif)	1. 8. 81.
Französisch-Rumänischer V. (EL)	15. 3. 82.
Friesisch-Westfälischer V. (Ol, AI, BM, DGE, Ha, Kr, lRh, NdlStb, Georgs-Marienhütte)	1. 4. 82.
Friesisch-Westfälischer V., Anhang, (Ha, Kr, Mgd, BH, Ol, NdlSt)	1. 4. 79.
Galizisch-Deutscher, bezw. Niederländischer Holzverkehr (OS, lRh, Mgd, BM, Frkf, Ha, NM, KM, Pf, Ba, BA, BG, BH, Bs, BrF, EA, GCL, HL, Holl, KFN, LCJ, LB, MN, NdlRh, NdlStsb, CG, OeSt, NbbD, SSt, Tb, OH, Wü, KE, Bu, BW, By, I. UngGalliz, Dniester, Tarn.-Lel, NdlCtrlb, SNV) . . 1. 2. 79, bezw. 1. 8. 79 u.	1. 11. 81.
Galizisch-Rumänischer V. (LCJ, GCL)	1. 1. 81.
Galizischer Gemeinschaftsverkehr (GCL, LCJ, EA, IUG, Tarn.-Lel., Dniester)	1. 5. 81.
Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverk. (GCL, LCJ, EA, IUG, Tarn.-Lel, Dniester, KFN, OeSt, OeNW, Bu, BöW, KFJ, BöN, TKP)	15. 2. 82.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr (GCL, LCJ, EA, IUG, Tarn.-Lel. Dniester, KsOd, UNO, USt)	15. 11. 78.
Galizien-Elbeumschlag-Getreide-Verkehr (GCL, LCJ, EA, KFN, OeSt, OeNW, BöN)	1. 11. 81.
Galizisch-Süddeutscher Getreideverkehr (GCL, LCJ, EA, IUG, Dniester, KFN, KE, OeSt, *BöW, Bu, OeNW, By)	1. 2. 82.
Galizisch-Wiener-Gemeinschaftsverkehr (GCL, LCJ, EA)	10. 9. 81.
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	1. 3. 81.
Graesi-Zarizyn u. Orel-Graesi-B. nach Königberg. Specialtarif für Getreide (Gr.Zariz, OrGr, *Moskau-Kursk, *Russ. Südwestb, OPr) . . . . 24./12.	5. 80.
Hamburg-Lübeck-Bayerischer V. (BH, AK, LB, EuL, MFrFr, Ha, *BA, *Th, *KE, By, *Mgd, *SSt, HoM, WH)	1. 10. 78.
Hamburg-Lübeck-Schlesischer V. (MFrFr, OS, *NM, LB)	1. 4. 79.
Hamburg-Pommerscher V. (MFrFr, BH, NM, PrO, LB)	1. 7. 78.
Hannover-Bayerisch-Oesterreich. V. (Ha, Frkf, By, BM, Bs, Kr, Th, Wr, Mgd, BA, SSt, Ol, KE)	1. 11. 77.
Hannover u. Magdeburg (Eisenb.-Dir.-Bezirke) (Mgd, Ha, NM, PrO, Frkf, *BH, *Bs, *Kr)	1. 1. 82.
Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer V. (OeSt, OeNw, SNV, KFN, KFJ, Böhm. u. Mähr. E., BA, BG, Bs, Frkf, Kr, Ha, Mgd, NM, Th, SSt)	15. 5. 80.
Hannover-Magdeburg-Ungarischer V. (Ung. E, BA, BG, OeSt, Bs, Frkf, Ha, Mgd, NM, SSt)	15. 5. 80.
Hannover (E.-D.-Bezirk) u. Oberschles. E. (Ha, OS)	1. 6. 82.
Hannover (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Stationen der Grossherzoglich Oldenb. Staatseisenbahnen (Ha, Ol, BM, Frkf, Kr, Mgd, Bs, BH)	1. 4. 82.
Hannover-Rheinischer V. (AJ, BM, DGE, Ha, KM, lRh)	1. 6. 78.
Hanseatisch-Pommerscher V. (BH, Ha, KM, Mgd, Ol, PrO, NM)	1. 7. 78.
Hanseatisch-Preussischer V. (PrO, BH, Ha, KM, LB, EuL, MM, MP, MFrFr, NM, Ol, OPr, OS, PC, Mgd)	1. 5. 78.
Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher V. (Ha, AK, Ba, BH, EL, HL, HoM, KM, LB, EuL, Ol, Pf, lRh, Wh, Frkf, Wü)	1. 3. 78.
Hanseatisch-Schlesischer V. (AK, BG, BH, BrF, BrW, Frkf, Ha, Kr, LB, Mgd, MFrFr, NM, OS, Ol, ROU, WP)	1. 9. 78.
Harz-Nordsee V. (BA, Bs, BPM, Frkf, HBl, Ha, HA, HC, KM, Mgd, NM, NdlSt, Ol)	1. 1. 78.
Hessisch-Württembergischer V. (HL, *Ba, Wü)	1. 12. 80.
Hessisch-Pfälzischer V. (HL, Pf Ba)	1. 10. 81.
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer V. (BM, DGE, Frkf, HL, Ha, Kr, OH, nur noch f. DGE, u. OH giltig)	1. 9. 78.
Holländisch-Köln-Mindener V.	1. 1. 80.
Holländ.-Südwestdeutsch. V. (lRh) 1. 12. 79, 1. 3. 79, 1. 1. u.	1. 3. 80.
Italienisch-Schweiz-Südbadischer Verkehr (Ba, By, Schw NO, OeSü, Oberital., Römische Bahn)	1. 12. 81.
Köln (linksrh. E. Dir. Bez.) und Breslau (Kgl. Dir. d. OSE) Staatsbahntarif (KM, lRh, Ha, Frkf, Mgd, NM, PrO, OS)	1. 5. 82.
Köln (linksrh.) u. Magdeburg (E. D. Bez.) (lRh)	1. 5. 82.
Köln (linksrh.) u. Berlin (E. D. Bez.) (lRh)	1. 5. 82.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen.	Datum der Tarife.
Köln (linksrh.) u. Bromberg (E. D. Bez.) (LRh)	1. 5. 82
Köln (linksrh.) (E. D. Bez.) u. Oldenburg (Ol.)	1. 4. 82.
Köln (linksrh. Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Hannover (Eisenb.-Dir.-Bezirk (Ha, lRh, BM, Frkf, Kr, Bs, BH, Mgd)	1. 4. 82.
Köln (rechtsrh. E. Dir. Bez.) und Breslau (Kgl. Dir. d. OSE) Staatsbahntarif (BM, KM, lRh, Frkf, Ha, Mgd, NM, PrO, OL, OS)	1. 5. 82.
Köln (rechtsrh.) — Bromberg einschliesslich Mar.Mlawk. E. (KM, PrO, NM, Frkf, Ha, Mgd, NM, Ol, MM, TI)	1. 5. 82.
Köln (rechtsrh.) — Berlin (Kr, Ha, Frkf, Mgd, NM, OS, Ol, BA)	1. 5. 82.
Köln (rechtsrh.) — Magdeburg V. (KM, Mgd, Ha, Frkf, Ol, BM, Bs)	1. 5. 82.
Köln (rechtsrh. Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Hannover (Eisenb.-Dir.-Bezirk) (Ha, Kr, BM, Frkf, lRh, Mgd, Ol, Bs, BH)	1. 4. 82.
Köln (rechtsrh. Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Stationen der Grossherzogl. Oldenb. Staatseisenbahnen (KM, Ol)	1. 4. 82.
Köln-Minden u. Bergisch-Märkisch-Badischer V. (KM, BM, *NM, *lRh, *HL, *Pf, *Ha, *Frkf, Ba) und für metallurgische Erzeugnisse vom 15. 10. 78 . . . und	10. 1. 80.
Köln-Minden-Broelthalbahn V. (Kr, Bröl)	1. 12. 80.
Köln-Minden und Bergisch-Märkisch-Württembergischer V. (KM, BM, Wü, *MN, *lRh, *HL, *Pf, *Ba, *Ha, *Frkf)	1. 1. 79.
Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Schweizerischer V. (KM, BM, Schw)	15. 10. 78.
Köln-Minden und Dortmund-Enschede-Nassau-Frankfurt-Bebraer V. (Kr, DGE, Na, Frkf)	1. 9. 78.
Köln-Minden und Dortmund-Enschede-Nordbrabant-Deutscher V. (Kr, DGE, NbbD)	10. 9. 78.
Köln linksrheinisch-Main-Neckarbahn	1. 4. 81.
Köln-Minden- u. Berg.-Märk. Hessischer V. (Kr, HL, lRh, Ha, Frkf)	1. 2. 79.
Köln-Minden-Holländischer V. (BM, Kr, Holl, Ha)	10. 3. 81.
Köln-Minden-Niederl. Verk. (KM, NdlSt, Holl, NbbD)	1. 1. 80.
Köln-Minden-Niederl. Rheinbahn V. (Kr, NdlRh)	1. 1. 80.
Königsberg-Moskauer V. (OPr, PrO, *TI, *Russ. Südwestb, Moscau, Brest, Orel, Wit, Rjask-Wjasma, Rjask-Morsch., Morsch.-Sysran, Tambow-Sarat., Koslow-Tambow, Rjäsan-Koslow)	1. 12. 79.
Königsberg-Warschauer Verband (OPr, Petersb.-Warschauer, *Russ. Südwestb.) . . . . 22.	10. 7. 80.
Korschener Transit V. (PrO, MFrFr, LB, NM, BA, BH, MP, CG, SSt, OS, Frkf, KM, lRh, BM, Ha, Mgd, Bs, Ndl Rheinb, Holl, NdlSt)	1. 7. 81.
Kursk-Königsberger V. via Wirballen (PrO, OPr, Gross-Russ, Lib Romny, Kursk-Kiew.)	1. 1. 80.
Kursk-Königsberger Verb. via Grajewo (OPr, PrO, *TI *Russ. Südwestb., Kursk-Kiew) . . . . 13.	1. 1. 80.
Kursk-Charkow-Asow-Bahn nach Königsberg, Specialtarif für Getreide (OPr, Kursk-Ch-Asow, *Kursk-Kiew, Russ. Südw.) . . . . 13.	1. 5. 81.
Laibach und Leoben-Böhmischer Verk	1. 8. 81.
Leipzig (HSG)-Kamenz-Görlitz etc. V. (BG, BS, CG, NM)	1. 12. 79.
Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher V. (BH, AK, MFrFr, HBl, HoM, LB, EuL, Mgd, Wh, Frkf, Ha, NM, BA, PN, PL, WP)	1. 5. 78.
Libau-Romny-Ostbahn und Ostpreuss. Südbahn (PrO)	27. 11. 79.
London etc. via Königsberg-Pillau nach Kiew (OPr, Russ. Südwestb.) . . . . 20.	8. 12. 80.
London etc. via Königsberg-Pillau nach Moskau (OPr, *Russ Südwestb, Moskau-Brest) 13. 1. 4. resp. 13.	1. 9. 82.
London, Ostende und Antwerpen einerseits und Basel, Mülhausen, Colmar, Strassburg u. Metz andererseits für Couriereilgut	1. 8. 80.
Lübeck-Büchen-Eutin-Lübecker V. (EuL, LB)	1. 4. 78.
Lübeck-Büchen-Mecklenburgischer V. (MFrFr, LB)	1. 4. 78.
Lübeck, Kiel und Stettin nach Kursk (OPr, *Russ Südwestb, Kursk-Kiew) . . . . 27.	15. 8. 81.
Mährisch-Schlesische Centralb.-Oberschlesische E. (OS, MSC, HSG, NM)	1. 1. 78.
Mährisch-Schlesische Centralbahn-Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn	1. 4. 78.
Mährische Grenzbahn-Kaiser Ferdinands-Nordb. und Mährisch-Schles. Nordbahn	1. 4. 77.
Mährisch-Schlesische Nordbahn und Kaiser Ferdinands Nordbahn	1. 12. 80.
Mährisch-Süddeutscher Getreidetarif	10. 1. 81.
Märkisch-Posen-Breslau-Freiburger (BrF, MP)	1. 1. 78.
Märkisch-Posen-Posen-Creuzburger und Oels-Gnesener (MP, PC, OeG)	1. 11. 77.
Magdeburg-Bayerischer V. (By, BA, Mgd, Sächs, Wr)	1. 2. 82.
Magdeburg (Eisenb.-Dir.-Bezirk) und Stationen der Grossherzoglich Oldenb. Staatseisenbahnen (Mgd, Ol, Ha, NM, PrO, Frkf, Bs)	1. 1. 82.
Magdeburg-Sächsischer V. (HBl, Mgd, SSt, Th)	1. 5. 82.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen.	Datum der Tarife.
Main-Neckar-Baden-Bodensee V. (*MN*, *Ba*, *Frkf, Bodenseedampfschifffahrt)	1. 12. 81.
Main-Neckar-Bayerischer V. (*MN*, By, *HL, *Ba, *Wü, Frkf)	1. 3. 78.
Main-Neckar-Hessischer V. (Ba, HL, *MN*)	1. 11. 81.
Main-Neckar-Oberhessischer V. (MN, MW, *OH*, Frkf, Ba)	1. 12. 77.
Main-Neckar-Pfälzischer V. (*MN*, Pf)	1. 11. 81.
Main-Neckar-Württembergischer V. (*MN*, *Ba, Wü, Frkf)	1. 1. 82.
Main-Weser-Bayerischer V. (*Ha*, By, Frkf, HL)	1. 6. 78.
Main-Weser-Oberhessischer V. (*OH*, MW, Frkf, MN)	1. 12. 77.
Militärbahn V. (BeD, Mi, NM, Mgd)	1. 2. 82.
Mitteldeutscher V. (*Th*, Ba, BA, BG, BH, BrF, BM, By, CG, EL, Frkf, Friedr, Ha, HL, KM, lRh, MP, Mgd, MN, NM, NE, OH, OS, Pf, PrO, ROU, Saal, Sächs, STh, WG, Wr, Wü) 1. 11. 77 u.	1. 1. 81.
Mitteldeutsch-Ungarischer Holzverkehr (*OS*, KsOd, UNO, SSt, Th, OH, HL, MN, BM, Ha, Frkf, NM, OeNW, KFN, KE, By, lUG)	1. 3. 82.
Moselbahn-BadischerV. (*Pf*, lRh, *Frkf, *EL, *HL, *Ba, *MN)	1. 6. 79.
Moskau-Kursker Bahn — Königberg, Specialtarif für Getreide (*OPr*, Moskau-Kursk, *Kursk-Kiew, Russ Südwestb)	10. 3. 82.
Nassau-Hessischer V. (HL, *Na*)	1. 6. 80.
Nassau-Elsass-Lothringischer V. (Frkf, *Ha, *Kr, *lRh, *Pf, *HL, MN, EL, Ba)	1. 2. 81.
Nassau-Badischer V. (Frkf, *Ba, *MN, *By, *HL, *Ha)	1. 11. 81.
Nassau-Hessisch-Pfälzischer V. (*Pf* HL, Na,)	1. 11. 77.
Nassau-Köln-Mindener V. (*KM*)	1. 1. 80.
Nassau-Oberhessischer V. (*OH*, Frkf, Na, MW)	1. 11. 77.
Nassau-Württembergischer V. (**Ba*, Wü, Frkf, *MN, *HL, *By, *Kr, *Ha)	1. 12. 81.
Niederdeutscher V. (*Ha*, AK, BH, Bs, EuL, MFrFr, HoM, LB, Mgd, Wh, NM, Frkf)	1. 4. 78.
Niedersächsisch-Ostdeutscher V. (*PrO*, BH, BSt, BeN, Bs, HBl, Ha, LB, MP, Mgd, MM, OS, TI, NM, Frkf)	1. 5. 78.
Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer V. (*By*)	1. 1. 80.
Niederländisch-Bergisch-Märkischer V. (*BM*, NdlSt, NdlC, Holl, AJ)	1. 1. 80.
Niederländ. resp. Deutsch-Oesterr.-Ungar. V. (*OeSt.*)	1. 1. 80.
Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enschede V. (*DGE*, NdlSt, NdlC, Holl.)	1. 8. 79.
Niederländisch-Mittelrheinischer V. (NdlRh, *KM*, MN, MW, NdlSt, lRh, Frkf, Ha, Holl, NbbD) 1. 1. 80. bezw.	15. 9. 80.
Niederländisch-Hessischer V. (NdlSt, NdlRh, Holl, NbbD, HL, *lRh*)	1. 1. 80.
Niederländisch-Norddeutscher V. (NdlSt, NdlRh, NdlC, Holl, NbbD, BA, *Bs*, KM, Frkf, Ha, Mgd, NE, BM, lRh, NM, Ol, BH, AK)	1. 10. 79.
Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischer V. (*Ol*, NdlSt, NdlRh, NdlC, Holl, Ha, lRh, Kr)	1. 8. 80.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer V. (*SSt*)	1. 1. 80.
Niederländisch-Nassauischer V. (NdlSt, NdlRh, Holl, NbbD, *Frkf*)	15. 1. 80.
Niederländisch-Sächs. Verb. (*Sächs.*)	1. 3. 82.
Niedersächsisch-Ostdeutscher Verb. (*PrO*, Tl, MM, NM, MH, Ha, Frkf, Os, MP, BH, Bs)	1. 5. 78.
Niederschlesisch-Oesterreichischer V.	1. 1. 80.
Niederschlesisch-Märkisch-Ostbahn-Westfälischer V. (*Ha* NM, Frkf, PrO, BM, Kr)	15. 8. 79.
Nordbrabant-Deutsche E. (Deutsche Stationen) mit NdlSt u. Holl	1. 11. 81.
Norddeutscher V. (*Ha*, AJ, BM, BA, Bs, DGE, Frkf, HBl, KM, Mgd, lRh, Wh)	1. 1. 78.
Norddeutsch-Sächsischer V. (AK, BG, BH, Bs, CG, Frkf, MFrFr, Ha, HoM, KM, LB, EuL, Mgd, NM, Ol, *Sächs*, SNV, Wh, WP)	1. 5. 82.
Norddeutsch-Schweizerischer V. (*Ba*, BA, NM, Mgd, *BM, *Fkrf, Ha, *MN, SSt, Th, *Wr, AK, LB, BH, *By, *HL, *Pf, *EL, Verein. Schw, SchwNO, SchwCB, JuraBL, Westschweiz E.) 1. 12. 80 bezw.	1. 1. 81.
Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer V. (*Th*, AK, BA, BH, *BM, Bs, Frkf, MFrFr, Friedr, HBl, Ha, HoM, KM, LB, EuL, Mgd, NE, NM, Ol, Saalb, STh, WG, Wh, Wr) 1. 12. 77. u.	1. 12. 81.
Oberschlesische Eisenbahn und Magdeburg [Eisenb.-Dir.-Bez.] (*Mgd*, OS, PrO, NM, *BA, *MP, *BH, Ha, Frkf)	1. 1. 82.
Oberhessisch-Hessischer V. (HL, *OH*, Frkf, Ha, MN)	1. 2. 78.
Oberlausitz-Cottbus-Grossenhain-Berlin-Görlitzer V.	10. 9. 77.
Oberlausitz-Cottbus-Grossenhain-Sächsischer Verkehr (BG, CG, OL, Sächs, *BA*)	1. 7. 77.
Oberhessisch-Pfälzischer V. (*OH*, Pf, Frkf, Ha, HL, MN, Ba)	1. 3. 79.
Oberschlesisch-Breslau-Freiburg	10. 10. 80.
Oberschles. E. u. Oldenburg. Stsb. (*OS*, Ol)	1. 6. 82.
Oesterreichisch-Galizisch-RumänischerV. (*LCJ*, GCL, KFN)	10. 12. 79.
Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischer V. (*OeSt*)	20. 10. 80.
Oesterreichischer Eisenbahn-V. Heft I. (*OeSt*, KFJ)	20. 12. 81.
„ „ „ II. (*OeSt*, KFJ)	15. 11. 81.
„ „ „ III. (*OeSt*, KFJ)	15. 6. 81.
„ „ „ IV. (*OeSt*, KFJ)	1. 7. 81.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen.	Datum der Tarife.
Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischer V. (*EL*, Franz Ostb, HL, Frkf, lRh, Pf, MN, Ba, Wü, By, SSt, Franz Nordb, BW, Bu, AuT, OeNW, KE, OeSt, USt, ISi, KR, OeSü, UW, DD, MF, FB, AF, TKP)	15. 7. 81.
Oesterreichisch-Ungarischer V. Heft I. (*OeSt*, KFJ)	15. 11. 81.
„ „ „ II. (*OeSt*, KFJ) 15. 1. 82.	1. 6. 82.
Oesterreich-Ungarisch-Ostindischer Verkehr	10. 7. 81.
Oesterreich-Ungar.-Rumänischer Verkehr (*OeSt*)	1. 11. 80.
Offenbach-Oesterreichisch-Ungarischer V.	1. 4. 80.
Ostdeutsch-Rheinischer V. (*PrO*, AJ, BM, DGE, KM, MM, OPr, lRh, TI, *Mgd, NM, Ha, Bs)	1. 5. 78.
Ostdeutsch-Niederländischer V. (*Ha*, NdlSt, NdlRh, NdlC, Holl, BG, BrF, MP, NM, OS, PrO, *Mgd, BM, Frkf, Kr, lRh, BA, Bs, CG, SSt, Th, Ol)	1. 9. 79.
Ostdeutsch-Böhmischer V. (*OeSt*, OeNw, Bs, BG, BrF, NM, OS, KFJ) 1. 5. 80, resp.	1. 12. 80.
Ostdeutsch-Oesterreichischer V. (OeSt, OeNw, KFN, MSC, *MG, BG, BrF, CG, HSG, NM, *OS*, PrO, SSt)	1. 1. 80.
Ostdeutsch-Ungarischer V. (OeSt, UngE, BG, BrF, CG, HSG, NM, *OS*, PrO, SSt)	1. 1. 80.
Ostsee-Verkehr (*AK*, BeN, EuL, MFrFr, HoM, LB, Wh)	1. 3. 78.
Pfälzisch-Württembergischer V. (*Pf*, Wü, *Ba, HL)	1. 5. 82.
Posen-Creuzburg-Rechte-Oder-Ufer V (*PC*)	1. 10. 71.
Posen (OS.) u. Orzechowo-Warthehafen (*Oels-Gnes.*)	3. 11. 81.
Posen-Schlesischer Verkehr (*ROU*, *OeGn PC, Br *W*)	15 10 77.
Preussisch-Bayerischer V. (*PrO*, NM, Frkf, OS, SSt, By, MP, CG, BA)	1. 4. 80.
Preussisch-Oberschlesischer Verkehr (*PO*, MP, MM, OPr, NM, OeG, OS, ROU, BrF, Mgd, TI, BH, BA, PC)	1. 4. 81.
Preussisch-Russischer V. (*OPr*, PrO, TI, Russ. Südwestb, Fastow, Kursk-Kiew, Moskau-Kursk) 1.	13. 5. 80.
Preussisch-Pommerscher V. (*PO*)	1. 9. 79.
Preussisch-Sächsischer Verkehr (*PO*, BA, BG, BrF, CG, Frkf, Ha, MP, MM, Mgd, NM, OPr, OS, Sächs, SNV, OeNW) 1. 5. 78, resp.	1. 5. 82.
Preussischer Staatsbahn-V.	1. 1. 81.
Preussisch-Thüringischer Verkehr (*Th*, *BA, BG, BrF, BrW, CGr, Frkf, MM, MP, NM, NE, OS, OPr, PrO, ROU, Saal, Sächs, WG, Wr, OeGn für Salz)	1. 8. 78.
Prinz Heinrichsbahn und Deutsche Bahnen (*lRh*)	
Heft I. Verkehr mit Els.-Lothr. Stationen	1. 3. 82.
„ II. „ „ Dir.-Bez. Köln (linksrh.)	1. 3. 82.
„ III. „ „ Stationen der Pfälz. B.	1. 3. 82.
„ IV. „ „ „ „ Hess. Ludw. E.	1. 3. 82.
„ V. „ „ E.-D.-Bez. Frankfurt a. M.	1. 3. 82.
„ VI. „ „ der Badischen Staatsbahn	1. 3. 82.
„ VII. „ „ E.-D.-B. Köln (rechtsrh.)	1. 3. 82.
„ VIII. „ „ der Aachen-Jülicher E.	1. 3. 82.
Rechte-Oder-Ufer-Bahn-Oberschlesischer Verkehr (*OS*, *OeGn, ROU) 15. 10. 78. bezw.	1. 12. 81.
Rechte-Oder-Ufer-Bahn-Oels-Gnesener Verkehr (*OeG*, ROU)	1. 12. 77.
Rechtsrheinisch-Bayerischer Verkehr (*Kr*, By, BM, Ha, HL, Th, Wr,)	1. 2. 79.
Reichsbahn-Staatsbahn-Verk. (*Frkf.*)	1. 1. 81.
Rheinischer Verkehr (KM, Ba, *HL, *MN, *Pf, *lRh*. Wü *Frkf)	1. 3. 78.
Rheinisch- resp. Bergisch-Märkisch-Bayerischer Verkehr (By, lRh, Kr, BM, *Frkf, *HL)	1. 2. 79.
Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckar-Bahn Verkehr (*MN*, *Ha, BM, Na, lRh, SaRN, Kr)	1. 1. 81.
Rheinischer Nachbar-Verkehr (*Kr*, AJ, BM, DGE, *Frkf, Ha, lRh) 1. 1. 78 bezw. 20. 1. 78 bezw.	10. 5. 78.
Rheinischer Nachbar-Verk. (*Kr*, BM, lRb, AJ, DGE, GMH, NdlSt) 1. 7. 81 bezw. 1. 9. 81 bezw. 20. 11. 81 u.	15. 2. 82.
Rheinisch-Niederdeutscher V. (*Kr*, AJ, AK, BM, BH, DGE, EuL, Ha, HA, HoM, LB, MFrFr, Ol, lRh, Wf, Wh)	1. 5. 78.
Rheinisch-Badisch. Verb. (*Kr*, lRh, Ba, *HL, *Pf, *MN, Frkf)	1. 3. 78.
Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer V. (*lRh*, Frz. Nordb, Belg. Nordb, Belg. St., Kr, Ha)	1. 2. 80.
Rheinisch-Thüringisch-Sächsischer V. (*BM*, AJ, *Th, CG, *Ha, *Kr, lRh, *Sächs)	15. 7. 78.
Rheinisch-Westfälischer und Hannover-Baseler V. (*KM* lRh, Ha, BM, *Frkf, *Belg St, *HL, *Pf, *MN, Ba, EL)	1. 9. 81
Rheinisch-Westfälisch-Belgisch-Englischer V. (*lRh*)	1. 6. 81
Rheinisch-Westfälisch-Hessischer V. (*Kr*)	1. 1. 81
Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn V.	1. 1. 81
Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischer V. (Kr, lRh, BM, *Ha, *Frkf, *HL, *MN, *Ba, Pf)	1. 4. 81.
Rheinisch-Westfälisch und Hannover, Elsass-Lothring., Luxemburgischer V. (*Kr*, lRh, BM, Frkf, *HL, *MN, *Pf, *Belg. Stsb, EL, *Ba, AJ)	1. 4. 81.
Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher (*Ha*, AJ, BM, BA, DGE Frkf, HL, Kr, Mgd, NE, lRh, Th, STh, Saal, WG)	1. 6. 78.
Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer (*BM*, AJ, DGE, *Frkf, Kr, lRh, NE, Saal, Th, STh, WG, Wr, Friedrichrod.)	15. 6. 78.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen. Datum der Tarife.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsicher (Sächs, AJ, CG, DGE, Kr, NdlSt lRh, Ha, GM, Frkf) . . . . 1. 11. 78.
Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch V., (lRh, AJ, Blg St, GrCB) 1. 1. 80.
Rheinisch-Bayerischer V. (lRh) . . . . 1. 2. 79.
Rheinische Bahn-Niederländische Rheinbahn (lRh) . . . 1. 1. 80.
Rheinisch-Niederländischer V. (lRh NdlSt, NdlC, Holl, Kr) 1. 1. 80.
Rheinisch-Nordbrabant-Deutscher V. (lRh, Kr, NbbD) . 1. 1. 80.
Rheinisch-Westfälisch-Bodensee V. (Schweizer E, BM, KM, lRh, *MN, *Pf. *Ba, *Wü, *HL, *Ha) . . . . . . 1. 1. 80.
Rheinisch-Württembergischer V. (Kr, lRh, Wü, *HL, *Pf *Ba, *MN, Frkf.) . . . . 1. 3. 78.
Rumänisch-Französischer Güterverkehr (KE) . . . . 15. 3. 82.
Rumänisch-Galizisch-Deutscher V. (Rum. E, Gal E, KFN, BM, BA, BDr, BG, BH, BSt, Bs, BrF, CG, Frkf, HC, HSG, Ha, HA, Kr, Mgd, NM, OL, OS, PrO, lRh, Wh) 1. 1. 80.
Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr (GCL, BW, *Bu, *EA, KFN, *KE, LCJ, OeNW, *OeSt, Ba, By*, BM, BA, BG, BH, Bs, BrF, CG, Frkf, Ha, HL, KM, MH, MN, NM, OS, PrO, Pf, lRh, SSt, Th, *Wü, ROU, Ru) . . . . 11. bezw. 20. 1. 80.
Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr (LCJ, GCL, KFN, By) . . . . 1. 9. 79.
Saarbrücker-Badischer V. (lRh) . . . . 1. 6. 79.
Saarbrücker-Rhein-Nahe-Nassau-Hessisch-, Pfälzischer Main-Neckarbahn-Bodenseeufer V. (Ba) . . . . . 1. 10. 79.
Saarbrücker-Rhein-Nahe-Pfälzischer V. (Pf) . . . . . 1. 2. 81.
Saarbrücker-Mosel-Badischer V. (lRh) . . . . 1. 6. 79.
Saarbrücker - Rhein - Nahe - Hannover - Main - Weser und Bergisch-Märkischer V. (Frkf) . . . . 1. 1. 80.
Saarbrücker-Württembergischer V. (lRh, Wü, *Pf, *EL, *HL, *Ba) . . . . 1. 1. 80.
Sächsisch-Indischer V. . . . . 15. 9. 81.
Sächsisch-Südwestdeutscher V. (SSt, lRh, HL, Pf, Ba, EL, Th, *Mgd, Ha, *BM, *Frkf, *MN, *By) 1. 1. 81 resp. 1. 2. 81.
Sächsisch-Oesterreichischer V. . . . . 1. 2. 82.
Sächsisch-Schweiz. Verkehr (Schw NO) . . . . 1. 4. 80.
Sächsisch Schweiz. Verk. mit Basel u. Schaffhausen (SSt) 1. 1. 81.
Sächsisch-Tiroler V. . . . . 1. 2. 81.
Sächsisch - Thüringischer Verkehr (Th, Sächs, STh, Friedr, WG, Wr, Saal, NE, CG) . . . . 16. 3. 80.
Sächsisch-Württembergischer (Wü, Sächs) . . . . . . 1. 7. 78.
Schlesisch-Niedersächsischer (BA, BG, Bs, Frkf, HBl, Ha, Mgd, MP, NM, OS, BrF, BrW, ROU, SNV, SSt, *CG) . . . . 1. 8. 78.
Schlesisch-Rheinischer (Ha, AJ, BM, BG, BrF, BrW, DGE, Kr, MP, Mgd, NM, OS, PC, lRh, ROU, SNV, NdlSt, Ol, Frkf, PrO, Bs, BA, SSt, CG, Th) . . . 1. 8. 78.
Schlesisch-Polnischer V. (OS, WW, Lodzer B) . . . . . 15. 7. 79.
Schlesisch-Schweizerischer V. (Schw E, CG, MP, NM, OS, BrF) . . . . 20. 5. 80.
Schlesisch-Sächsischer (NM, OS, ROU, Sächs, SNV, BrF, OeG, BrW, MSC) . . . . 1. 2. 82.
Schlesisch-Süddeutscher (By, BrF, HSG, MP, NM, OS, ROU, Wü) . . . . 1. 5. 78.
Schleswig-Holsteinischer (AK, HoM, Wh) . . . . . . 1. 6. 82.
Staats- u. unter Staatsverwaltung stehende Preussische Bahnen und Reichsbahnen in Elsass-Lothringen . 1. 1. 81.
Staatsbahn-Gütertarif Frkf., Berlin u. Mgdeb. Eisenb.-Dir.-Bezirke (Frkf) . . . . 1. 1. 81.
Staatsbahn-Gütertarif Köln rechtsrh.-Oldenburg (Ol, KM, BM, Ha) . . . . 1. 4. 82.
Staatsbahn-Gütertarif Köln linksrh.-Oldenburg (Ol, lRh, KM) . . . . 1. 4. 82.
Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Oldenburg (Ol, BM, KM, lRh, Frkf, Ha, Bs) . . . . 1. 4. 82.
Stettin-Berlin-Bayerischer (BA, By, NM, BH, BSt, BrF, SSt, Mgd) 1. 1. 81
Stettin-Berlin-Thüringischer (BA, BM, BrF, CG, Mgd, STh, PrO, Wr, Gotha-Ohrdruf, Frkf, Friedr, Ha, NM, NE, Saal, Sächs, Th, Wr) . . . . 1. 1. 80.
Stettin-Berlin-Württembergischer (Sächs, BA, NM, Wü) . 1. 9. 78.
Stettin-Märkisch-Schlesischer V. (OS, BrF, ROU, OeG, BrW, PC, BA, BG, BH, MFrFr, NM, Mgd, PrO, SSt, MSC) . . . . 1. 3. 82.
Stettin-Märkisch-Sächsischer (Sächs, BA, CG, BrF, BG, MFrFr, Mgd, NM, SNV) . . . . 1. 8. 81.
Südbahn-Kaiser Franz-Josef B. (KFJ, Sü) . . . . . . 15. 12. 81.
Süddeutscher Verkehr (By, Ba, EL, HL, MN, Pf, lRh, Wü, KE, KFN, OeNW, KFJ, NdOeSt, KrR, AuT, Bu, DB, RP, AT, BattDom, MF, FB, AF, I Si, TKP, KsOd, RP, BöhmW, OeStb, OeSü, Ths, USt, UW) . . . . 1. 3. 78 / 1. 11. 79. / 1. 1. 80. / 1. 1. 81.
Südnordösterreichisch-Ungarischer Verb. (Sü) . . . . 10. 7. 81.
Südösterreichisch-Deutscher Verb. (lRh, Ba, Pf, MN, SSt, Th, BA, CG, NM, MH, Ha, BM, KM, Frkf, OH, HL, Wü, By, OeSü) . . . . 1. 10. 80.
Süd-Ostpreussischer Verkehr (PO, OPr) . . . . 1. 4. 81.

Name des Verkehrs. Betheiligte Bahnen. Datum der Tarife.

Südwestdeutscher Verkehr (EL, Ba, *Frkf, HL, MN, Pf, lRh) 1. 10. 81.
Südwestdeutscher Bodenseeverkehr (Ba, MN, Frkf, lRh, HL, Pf, *Wü, SchwNO u. VSchw.B.) . . . . . . 1. 10. 79.
Südwestrussisch-Norddeutscher Verband (PrO, OPr, OS, NM, MFrFr, BH, Mgd, Bs, Ha, Kr, lRh, LB, BM, Russ. Südwestb) . . . . 2. 5. 82.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband (Ba, Frkf, MN, HL, Pf, EL, *Wü, SchwNO u. SchwCB PrzH) . . . . 1. 5. 80.
Thüringischer Verkehr (Th, Friedr, Mgd, NE, Saal, RuhlaerE, STh, WG, Wr) . . . . 1. 9. 78.
Thüringisch - Bayerischer Verkehr (Th, Ba, By, Friedrichrodaer, NE, Saal, Sächs, WG, Wr) . . . . 1. 11. 77.
Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verkehr (Th, Ba, *By, NE, Saal, *Sächs, WG, Friedrichrodaer, Wr, Wü) . . . . 1. 7. 78.
Thüringisch - Sächsisch - Oesterreichischer V. (SSt, OeSt, OeNw, KFN, KFJ, Böhm u. Mähr E, Th) . . . . 1. 4. 80.
Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer V. (SSt, OeSt., Ung. E, BG, Th, KFN, KsOd) . . . . 1. 1. 80. resp. 15. 9. 81.
Triest-Fiume-Norddeutscher Verb. . . . . 1. 2. 81.
Uebernahmetarif zwischen Stationen der AuT, Bu, DB, PP, PrD, einerseits und Dresden Elbequai andererseits (SSt) . . . . 1. 3. 81.
Uebernahmetarif zwischen Stationen der Bu einerseits und Riesa-Elbequai andererseits (SSt) . . . . . 20. 8. 81.
Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holzverkehr. (OS, KsOd, UNO, USt, Si, OeNW, OeSt, KFN, MSC, BrF, BA, BH, LB, CG, SSt, Th, BG, Bs, NM, Mgd, Frkf, BM, Ha, KM, lRh, NdlSt, NdlRh, Holl, NbbD, I Ung. Gal, Ndl. Centrlb) . . . 1. 6. 81.
Ungarischer Eisenbahnverband (USt).
Heft I. Verk. mit Budapest und Steinbruch . . . . 1. 11. 81.
„ II. „ der cartellirten Relationen d. USt. u. UNO 1. 12. 81.
„ III. „ „ AF, USt (Dalya-Brod) u. MF, FB . 1. 3. 82.
„ IV. „ „ USt u. Si . . . . 1. 3. 82.
„ V. „ „ USt u. OeSt . . . . 1. 3. 82.
„ VI. „ „ OeSt u. AF, USt (Dalya-Brod), MF, FB 15. 3. 82.
„ VII. „ „ USt u. Ks, Od . . . . 15. 3. 82.
„ VIII. „ „ Si, AF, AT u. AKö . . . . 10. 4. 82.
„ IX. „ „ OeSt. u. Si, AT u. AKö . . . . . 10. 4. 82.
Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischer Verb. (OeSt) . . 1. 12. 80.
Werrabahn-Oesterr.-Böhmisch. V. (Wr, KFJ) 15. 8. 79 bez. 1. 1. 80.
Werrabahn - Böhmischer Kohlenverkehr (DB, AuT, Bu, *By, *BW, KFJ, Wr) . . . . 1. 3. 82 bez. 15. 3. 82.
Werrabahn - Ungarischer Getreideverkehr (Wr, Donau-Dampfsch., KE, *By) . . . . 10. 9. 81.
West- und Nordwestdeutscher Verkehr (Ha, AK, Ba, BM, BH, EL, EuL, Frkf, HL, HoM, Mgd, KM, LB, MN, MFrFr, Ol, Pf, lRh, Wh, Wü) . . . . 1. 7. 77.
Westungarisch-Oesterreichischer Getreideverkehr (KE) . 15. 2. 80.
Württembergisch-Bayerischer V. (By, Wü) . . . . . . 1. 6. 82.
Württemberg-Elsass-Lothringen u. Luxemburg V. (By, Pf, Ba, *lRh, Wü) . . . . 1. 5. 82.
Württemberg - Schweizer V. (Wü, Ba, SchwNO, SchwC, JuraBL, Westschw, Verein.SchwB) . 1. 10. bezw. 15. 12. 80.
Weichsel-Verbandtarif (MM) . . . . 1. 12. 80.

Ausnahmetarife.

Siehe auch die besonders genannten Getreidetarife in vorstehender Zusammenstellung.

Datum der Tarife.

Flachs- u. Eisenverkehr, directe Frachtsätze von und nach vielen Deutschen Stationen einerseits und Station Korschen transito d. Dir.-Bez. Bromberg andererseits (PrO, MFrFr, LB, NM, BA, BH, MP, CG, SSt, OS, Frkf, Kr, lRh, BM, Ha, Mgd, Bs, NdlRh, Holl, NdlSt) . . . . 1. 7. 81.
Flachs etc. von Stationen Moskau u. Wjasma der Moskau-Brester Bahn nach Schlesischen Stationen (PrO, OPr, OS, NM, BrF, Moskau-Brest, Russ. Südwestb, Warschau-Teresp, WW) . . . . v. 1. 2. 1882 n. St.
Flachs-, Hanf-, Heede- und Wergsendungen zwischen Stationen der Ostbahn u. Tils.-Insterb. einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestb. und SNVB andererseits (PrO, TI, NM, OS, OeNW, SNV) . . . . 15. 6. 78.
Locomotiven u. Tender auf Trucks zwischen Leipzig (BA u. HSG) u. den Stationen Korschen u. Wirballen der Ostbahn via Berlin resp. via Eilenburg-Guben Frankfurt a/O. (PrO, BA, NM) . . . . 1. 8. resp. 1. 10. 75.
Locomotiven u. Tender auf Trucks, vierachsige Personenwagen auf eigenen Rädern laufend, Reserve- und Ersatzstücke von Locomotiven und Tendern im Verkehr zw. Esslingen und Wirballen via Crailsheim-Hof-Leipzig-Berlin resp. via Bruchsal-Frankf. a/M.-Bebra-Eichenberg-Halle-Delitzsch-Guben-Cüstrin (PrO, BA, SSt, By, Wü, Ba, MN, Frkf, NM) 1. 4. 76 resp. 20. 1. 78.

Glassand in Sendungen von mindestens 10 000 kg pro Wag. von Hohenbocka (Oberlausitzer B.) nach Stationen der Oesterr. Bahnen (*BA*, CG, SSt, NM, OS, OeNW, SNV, OeSt, TKP, PP, KFJ, Bu, AuT, DB, BW, MG, KFN, By, UW, USt, *B*G, *B*rF) . . . . 10. 4. 78.
Glassand ab Hohenbocka (BG) Specialtarif (*BG*) . . . 15. 5. 78.

Steinkohlen, Oberschlesische u. Coaks in Wagenldg. von je 10 000 kg von Stationen der OSE u. ROUE nach Stationen der BA, CG, BG, SSt, Th, Milit., NM, Mgd, Frkf, Ha, Bs (BA u. ausser den vorgenannten BrF, MP, BH) . . . . 15.11.80.

Steinkohlen, Niederschlesische, (Ausnahmetarif A) *NM*, BA, BG, BH, BrF, BrW, Bs, Frkf, Ha, Mgd, Mi, OeGn, OeNW, OS, PC, PrO, ROU, SSt, Th) . . . 1. 7. 78.
do. do. (Ausnahmetarif B) (NM, *B*rF, OS, PrO) . . 1. 7. 78.
do. do. von Neurode nach Oesterr. Stbs. (*NM*, OeNW, OeSt, OS) . . . . 1. 11. 79.
do. do. von Neurode nach der Dux-Bodenbacher B. etc. (*NM*, AuT, DB, OeNW, OeSt, SSt) . . . 1. 7. 81.
do. do. von Neurode nach der Mähr. Grenzbahn (*NM* BrF, MG, OeNW, OS) . . . . 15.11.81.
do. do. von Neurode nach Wejbybka (*NM*, BrF, Bu, OeNW, OeSt) . . . . 1. 4. 82.
do. do. von Neurode nach der Mähr.-Schles. Centrlb. (*NM*, OS, MSC) . . . . 15. 2. 82.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Am 1. Juli cr. tritt zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der unterzeichneten Bahnverwaltungen ein **Nachtrag X** in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen und Cokes enthält und auf den Stationen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben ist. Breslau, den 17. Juni 1882. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft. (1216 H&V)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum 1. August d. J. tritt Nachtrag IV zu dem Gütertarifheft No. 4 in Kraft, welcher erhöhte Frachtsätze für die Badischen Stationen: Hattingen, Immendingen, Constanz, Neuhausen, Radolfzell, Schaffhausen, Singen, Stockach und Thalmühle im Verkehr mit Hungen Oberhessische Bahn, sowie mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. enthält.

Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Exemplare des Nachtrags für 0,10 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 16. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1217)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zu unserem Local-Gütertarif vom 1. Mai cr. ist ein vom 1. Juli cr. ab gültiger Nachtrag I erschienen, durch welchen angeordnet wird, dass die im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande zwischen Kiel und den Stationen Apenrade, Hadersleben, Tondern und Woyens publicirten Tarifsätze auch auf diejenigen Sendungen Anwendung finden sollen, welche zwischen Kiel und Apenrade, Hadersleben, Tondern und Woyens im diesseitigen Localverkehr zur Beförderung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 19. Juni 1882. Die Direction. (1218)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Gütertarif des Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbandes vom 1. November v. J. ist ein vom 1. Juli cr. ab gültiger Nachtrag II erschienen, durch welchen die Dänische Staatsbahnstation Thisted in den Verband aufgenommen wird.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen; Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 19. Juni 1882. Die Direction. (1219)

Mit dem 1. Juli cr. tritt im Verkehr zwischen Barcs, Station der K. K. priv. Südbahn, einer- und Breslau O. S. E. und B. F. andererseits für den Transport von Binder- und Nutzholz (Holz des Specialtarifs II) bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Ausnahme-Frachtsatz in Höhe von 2,45 Mark pro 100 kg in Kraft. Breslau, den 21. Juni 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn: Namens der betheiligten Verwaltungen. (1220)

Main-Neckar Eisenbahn. Am 1. August l. J. kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Frankfurt a/M. Westbahnhof und Sachsenhausen und Darmstadt einer- und den Bayerischen Stationen, für welche nach dem derzeitigen Main-Neckarbahn-Bayerischen Tarif directe Verkehrsbeziehungen bestehen, anderseits neue Frachtsätze zur Einführung, welche zum Theil Ermässigungen und zum Theil auch Erhöhungen enthalten.

Unser Tarifbureau ertheilt auf Verlangen nähere Auskunft. Darmstadt, den 19. Juni 1882. Direction der Main-Neckar Bahn. (1221)

Am 15. August cr. kommt ein neuer Tarif für die **Beförderung von Schlachtvieh** in Wagenladungen nebst Viehbegleitern von Stationen der Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Bahn nach Hamburg, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen via Stettin-Lübeck zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden unter Beibehaltung der im Tarif vom 15. December 1878 für Hamburg enthaltenen Transportsätze die Expeditionsgebühren auf 0,40 ℳ pro Quadratmeter der Ladefläche des Wagens festgestellt.

Für den Verkehr von Fraustadt und Glogau nach Hamburg kommen durch den neuen Tarif keine Beförderungssätze wieder zur Einführung. Schwerin, den 17. Juni 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft. (1222)

Die im Gütertarife vom 1. Mai 1882 für den Staatsbahnverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3a und b für Eisen und Stahl etc. des Specialtarifs I bezw. II im Verkehre mit Kirchen finden fortan auch im Verkehre mit Herborn Anwendung. Köln, den 20. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische), zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1223)

Die diesseitige Haltestelle Niederschönweide (Johannisthal) wurde vom heutigen Tage ab in den Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Coaks vom 1. December 1881 mit den für Berlin gültigen Sätzen einbezogen.

Exemplare qu. Tarifs sind bei der genannten Haltestelle, sowie auch bei unserem Verkehrsbureau zu requiriren. Berlin, den 17. Juni 1882. Königl. Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (1224 J)

Zum diesseitigen **Local-Güter-Tarife** vom 1. October 1877 ist der Nachtrag 21, enthaltend neue Tarifsätze für die Wagenladungsclassen von und nach der Haltestelle Neuekrug erschienen.

Derselbe kann von den diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden. Braunschweig, den 20. Juni 1882. Direction der Braunschwg. Eisenbahn-Gesellschaft. (1225)

Chemin de fer Grand Central Belge. Le tarif international, commun publié le 1. Août 1881, pour le transport, via Anvers, des marchandises à grande et à petite vitesse entre Londres et Harwich d'une part, et les localités desservies par le Grand Central Belge d'autre part, sera supprimé à partir du 15. Juillet prochain. Bruxelles, le 21. Juin 1882. (1226)

Harz-Nordsee-Verband. Die durch Nachtrag 26 zum Gütertarif für oben bezeichneten Verband eingeführten Stückgutsätze für den Verkehr zwischen der Berlin-Anhaltischen Station Falkenberg und den Oldenburgischen Stationen Augustfehn, Delmenhorst, Jever, Leer, Neuschanz, Oldenburg, Sande, Varel, Weener und Wilhelmshafen werden vom 10. August cr. ab um je 0,10 ℳ pro 100 kg erhöht. Magdeburg, den 20. Juni 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1227)

Für die Relation Kamenz-Forst im Nachbartarif mit der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn wird vom heutigen Tage ab der Frachtsatz des Specialtarifs III auf 0,37 ℳ pro 100 kg ermässigt. Berlin, den 20. Juni 1882. Königliche Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (1228 J)

Zum Verbands-Gütertarif vom 25. Mai 1878 zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger etc. Eisenbahnen andererseits tritt mit dem 1. Juli cr. der Nachtrag VII in Kraft, welcher die bereits im Instradirungswege eingeführten Tarifsätze für die Relationen Halle B. A.-Spandau B. H. und Leipzig B. A.-Perleberg enthält. Der qu. Nachtrag kann zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar durch die betheiligten Stationen bezogen werden. Berlin und Hamburg, den 21. Juni 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (1229)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg zufolge wird am 1. k. Mts. die 22 km lange Theilstrecke Thorn-Culmsee der in Bau begriffenen Secundärbahn Thorn-Graudenz-Marienburg dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Berlin, den 22. Juni 1882.

Die geschäftsführende Direction.
Siegert.

3. Personenverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin zufolge werden vom 1. k. Mts. die Courier- und Schnellzüge No. 141—144, 157 und 158 der Route Berlin-Potsdam-Magdeburg über die Stadtbahn bis zum Schlesischen Bahnhofe geführt, daneben aber auch noch Anschlusszüge zwischen Potsdam und dem Potsdamer Bahnhof in Berlin gefahren werden.

Berlin, den 22. Juni 1882.
Die geschäftsführende Direction.
Siegert.

Personen- etc. Verkehr zwischen Schweizerischen Stationen und Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarif des vorbezeichneten Verkehrs Nachtrag I in Kraft, durch welchen die Berliner Stadtbahn-Stationen „Schlesischer Bahnhof", „Alexanderplatz" und „Friedrichstrasse", sowie die Stationen der Gotthardbahn: Locarno, Lugano und Chiasso in den directen Verkehr einbezogen, ferner neue Billetpreise etc. für Luzern eingeführt werden. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben ist. Erfurt, den 18. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes. (249)

4. Ausloosungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Prioritätsanlehen der Königl. Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen. In den am 17. Juni cr. zu Ludwigshafen a/Rh. stattgehabten Verloosungen der Prioritätsanlehen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nachstehende Partialobligationen pro 1. October ds. Js. gezogen worden.

Ludwigsbahn.

1. Von dem auf 4 pCt. convertirten **Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1848. (29. Ziehung.)

Lit. A. No. 38 117 241 255 267 332 349 373 405 409 414 445 462 517
„ D. No. 75 122 169 193 201 206 351 399 438 } 23 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 121 125 126 129 219 227 353 389 400 459 473 480 500 626 793
„ E. No. 17 40 151 155 239 245 292 331 430 } 24 Stück à fl. 500.
„ C. No. 46 117 172 257 308 320 339 390 414 451
„ F. No. 25 47 79 125 133 190 206 320 399 479 } 20 Stück à fl. 100.

2. Von dem auf 4 pCt. convertirten **Prioritätsanlehen** von fl. 500 000 vom Jahre 1852. (29. Ziehung.)

Lit. G. No. 5 111 125 156 295 . . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 10 14 23 45 69 127 287 . . . . . 7 Stück à fl. 500.
„ J. No. 44 98 165 240 244 262 270 . . . . . 7 Stück à fl. 100.

3. Von dem auf 4 pCt. convertirten **Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1856. (24. Ziehung.)

Lit. K. No. 1 178 234 267 335 353 367 . . . . . 7 Stück à fl. 1 000.
„ L. No. 21 75 115 160 179 306 320 . . . . . 7 Stück à fl. 500.
„ M. No. 29 31 88 139 160 207 261 271 301 314 427 457 523 555 581 625 633 677 696 712 715 762 881 933 974 . . . . . 25 Stück à fl. 100.

4. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 900 000 vom Jahre 1861. (14. Ziehung.)

Lit. A. No. 132 254 263 306 335 . . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 46 122 126 243 285 414 . . . . . 6 Stück à fl. 500.
„ C. No. 47 146 252 304 338 494 503 624 669 882. . . . . . 10 Stück à fl. 100.

5. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 3 420 000 vom Jahre 1862. (14. Ziehung.)

Lit. D. No. 118 153 326 330 384 588 607 764 770 898 1011 1265 1568 1729 1741 1782 . . . . . 16 Stück à fl. 1 000.
„ E. No. 4 88 120 171 358 448 608 641 666 696 748 896 1125 1210 1215 1939 1967 2103 2204 . . . . . 19 Stück à fl. 500.
„ F. No. 70 105 118 162 275 465 533 594 760 839 846 885 888 1130 1336 1551 1801 2087 2166 . . . . . 19 Stück à fl. 100.

6. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1865. (14. Ziehung.)

Lit. G. No. 28 91 199 297 . . . . . 4 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 5 55 235 339 . . . . . 4 Stück à fl. 500.
„ J. No. 74 627 639 882 894 . . . . . 5 Stück à fl. 100.

7. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von ℳ 2 715 000 vom Jahre 1879. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 559 575 579 871 938 . . . . . 5 Stück à ℳ 2 000.
„ B. No. 319 340 345 . . . . . 3 Stück à ℳ 1 000.
„ C. No. 138 379 402 . . . . . 3 Stück à ℳ 500.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an
in Frankfurt a/M. bei M. A. von Rothschild & Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin bei S. Bleichröder,
„ „ „ der Direction der Discontogesellschaft,
„ Neustadt bei L. Dacqué,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der Königl. Hauptbank und bei sämmtlichen Königl. Filialbanken,
„ Ludwigshafen bei der Directions-Hauptcasse
erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October ds. Js. ab aufhört, und dass die per 1. April 1883 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Die sämmtlichen 4½ pCt. Prioritätsanlehen der Pfälzischen Ludwigs-, Max- und Nordbahnen sind zur Rückzahlung per 1. October 1881 gekündigt.

Aus früheren Verloosungen sind noch rückständig:

Ludwigsbahn.

1. Von den ausgeloosten 4 pCt. convertirten Priorioritätsobligationen von den Jahren 1848, 1852 und 1856.

Lit. C. No. 488. Rückzahlungstermin 1. October 1876.
„ E. No. 82. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ B. No. 133. F. No. 226 393. Rückzahlungstermin 1. October 1880.
„ B. No. 583, C. 384, D. 23, F. 279 321 474, H. 100, J. 159, K. 195
„ L. No. 194 258, M. 35 468 522 574 682 782 874 911 } Rückzahlungstermin 1. October 1881.

2. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** von den Jahren 1861, 1862 und 1865.

Lit. C. No. 322. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ A. No. 416, C. 411, F. 11 2122. Rückzahlungstermin 1. October 1880.
„ B. No. 456, C. 40, D. 628 921 1902, E. 24 1319 1660
„ F. No. 320 335 497 1441 1655 } Rückzahlungstermin 1. October 1881.

3. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1879.

Lit. A. No. 741, B. 337. Rückzahlungstermin 1. October 1881.

Ludwigshafen a/Rh., 19. Juli 1882. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (250)

5. Couponeinlösung.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die ordentliche Generalversammlung vom 14. Juni 1882 hat beschlossen, dass der am 1. Juli 1882 fällige Actiencoupon mit 4 fl. Oe. W. einzulösen ist.

Die Zahlung wird bei unserer Hauptcassa in Wien (II., Nordwestbahnhof) geleistet.

Die fälligen Actiencoupons sind mit Consignationen, welche nebst den arithmetisch geordneten Nummern, die Unterschrift und den Wohnort des Einreichers zu enthalten haben, bei unserer Liquidatur, II., Nordwestbahnhof vom 1. Juil 1882 ab einzureichen, woselbst Consignationsblanquette unentgeltlich verabfolgt werden. Wien, im Juni 1882. Vom Verwaltungsrathe. (248)

6. Submissionen.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover. Die Lieferung von 22 Stück vierrädrigen Hochbord-Wagen soll vergeben werden.

Termin: Dienstag, den 11. Juli d. J.
Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 ℳ vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 20. Juni 1882. Maschinentechnisches Bureau. (247 J)

Die Erneuerung des Oelanstrichs der Eisenconstruction der Elbbrücke bei Lauenburg und die Lieferung der hierzu erforderlichen
4 000 kg Bleiweiss,
750 „ rohes Leinöl,
750 „ Leinölfirniss
sollen im Submissionswege vergeben werden.

Offerten sind für qu. Arbeit und Lieferung getrennt bis zum 1. Juli, Vormittags 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen, hier einzureichen.

Die Bedingungen und Brückenzeichnung können hier eingesehen, erstere auch gegen Erlegung von 75 ₰ von hier aus bezogen werden. Hamburg, den 19. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Bau-Inspection. (251 J)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Die Ausführung der gesammten Oberbau-Arbeiten, ausschliesslich der Material-Lieferung, auf der circa 83 km langen Neubaustrecke Kreuzburg - Rosenberg - Lublinitz - Tarnowitz soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und die Offerten-Formulare sind von unserem technischen Bureau (Berlinerstrasse 76 hier) zu beziehen, werden jedoch nur an solche Unternehmer abgegeben, welche sich über die Ausführung grösserer Oberbau-Arbeiten ausweisen können oder genügend bekannt sind.

Die Offerten sind bis Sonnabend, den 1. Juli, Vormittags 11 Uhr, einzureichen. Breslau, den 14. Juni 1882. Direction. (239)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von 1 300 t Bessemer Stahlschienen und von 50 t Klein-Eisenzeug (Bedingungshefte 250, 253 und 276), 20 Paar Zungenvorrichtungen (Bedingungsheft 251) und 16 Gussstahl-Herzstücke (Bedingungsheft 252) soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1,50 fl. pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten für die Bedingungshefte 250, 251, 252 und 253 geschrieben auf Stempelbogen von 0,21 fl., für Bedingungsheft 276 auf beiliegendem Formular sind bis spätestens den 3. Juli 1882, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur O. Z. Achterburgwal b/d. Hoogstraat No. 171 Amsterdam einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky" Warmvesstraat in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Amsterdam, 20. Juni 1882. Der Betriebsdirector. (252)

Eisern-Haardter Eisenbahn-Gesellschaft.
Zur Gesammtleitung unseres Unternehmens suchen wir einen
Betriebsdirector,
welcher im Eisenbahndienste practisch thätig gewesen ist.
Als Gehalt sind für die Stelle bis zu 6000 ℳ, Wohnungsgeldzuschuss und Tantième vom Reingewinn in Aussicht genommen.
Schriftliche Meldungen mit Nachweis der Qualification wolle man bis zum 20. Juli cr. an den Unterzeichneten richten.
Siegen, den 17. Juni 1882. **Der Aufsichtsrath.** G. Weyland, Vorsitzender.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 12. Jahrgang 1882. Berlin, am 26. Juni 1882.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 23. Juni incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A	30	1	Ballen	Lumpen	265	1	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
2	A K	1414	1	„	baumwoll. Waaren	173	2	Duisburg Rh.	K. E.-D. r. Köln	
3	A P Q	5703	1	Collo in Leinen	anscheinend eine geschliffene Pflugschaar	6,5	3	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	Schuppen-Rev. am 4/6. 82.
4	A R	10	1	Kiste	gefüllt	25	4	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
5	A T V	15. 8. 6. / 5. 3. 1.	6	Stück	eiserne Stützen	—	5	Breslau	Oberschlesische	
6	B	—	4	Pack	leere Säcke	52	6	Dresden-N. I.	Sächs. Staatsbahn	
7	B H	19	1	Fass	—	518	7	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
8	B K	3864	1	Kiste	—	91	8	„	„	
9	B W	13	1	—	Schmiedefeuereinsatz	10	9	Castel	K.E.-D. Frankf.a/M.	
10	C B	61	1	Fässchen	leer	15	10	Karlsruhe	Badische	
11	C H	323/324	2	Ballen	?	58	11	Güterexped. Wandsbeck	Lübeck-Hamburg.	am 14/6. im Wagen M.F.F.E. No. 1514 vorgefunden.
12	C H	8050	1	Kiste	leer	44	12	Crefeld	K. E.-D. linksrh.	
13	C W B	565	2	Pack	Stühle	—	13	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
14	D D	7326	1	Kiste	?	150	14	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	beklebt Aachen-Lübeck.
15	F B	24	1	Fass	leer	6,5	15	Hannover	K. E.-D. Hannover	
16	F / E A	37	1	Bürde	Stahl	40	16	Mainz Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
17	F G R	208	1	Kiste	baumw. Strumpfwaaren	135	17	Hamm K. M.	K. E.-D. r. Köln	
18	F H	—	1	„	leer	40	18	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	
19	F M	10	1	Fass	leer	8	19	Belgard	„	
20	F W	11	1	Fässchen	leer	47,5	20	Friedrichshafen	Württ. Staatsbahn	
21	G	—	1	Korb	Eisenwaaren	22,5	21	Harburg	K. E.-D. Hannover	plombirt mit A. S.
22	G W G W	—	1	—	Kette	—	22	Münster	K. E.-D. r. Köln	
23	G W / M	—	1	Bündel	leere Säcke	31	23	Mannheim	Badische	
24	H	1/2	2	—	hölzerne Wannen	30	24	Dresden-N. I.	Sächs. Staatsbahn	
25	H	I	1	Ballen	Flachs	20	25	Posen	K. E.-D. Bromberg	
26	HB	2840	1	Fass	—	55	26	Belgard	„	
27	HK	I/III	3	Kisten	leere Flaschen	139	27	Posen	Oberschlesische	
28	H S	2500	1	Korb	Kaffeebrenner	7	28	Crefeld	K. E.-D. linksrh.	bekl. Chateau-Saliens.
29	J C	2365	1	—	Kinderwagen, leer	12	29	Cassel tr.	K. E.-D. Hannover	
30	K S	153	1	Collo mit Leinwand überzogen	?	179	30	Breslau	Oberschlesische	
31	L C	721/2	2	Pack	Sensen	21,5	31	Nordhausen	K.E.-D. Frankf.a/M.	bez. Kübehausen-Herrnhut.
32	L T K	—	1	Packet	Bücher	45	32	Kevelaer	K. E.-D. linksrh.	
33	M	669	1	Ball.	?	21,5	33	Osterburg	K.E.-D. Magdeburg	
34	N	70	1	Fass	Petroleum	160	34	Dresden-N. I.	Sächs. Staatsbahn	
35	R	II	1	Ballen	Rehhaare	18,5	35	„	„	
36	R F C	197	1	Fass	leer	7	36	Neuwied	K. E.-D. r. Köln	
37	R S	345/46	2	Rollen	Leder	139	37	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf.a/M.	
38	S	—	1	Pack	6 eiserne Blechthüren	20	38	Posen	Oberschlesische	
39	S	1	1	schwarze Kiste	unbekannt	12	39	Breda	Niederl. Staatsb.	
40	S C	229	1	Ballen	Tuch	66	40	Bremen	K. E.-D. Hannover	beklebt Berlin.
41	S / K	265/75 / 276/78	14	Pack	Packpapier	—	41	Halle a/S.	K.E.-D. Frankf.a/M	bez. Halle a/S.
42	T T	135 K	1	Weinfass	leer	40	42	Mannheim	Badische	
43	T T	37,7 K	1	„	leer	35	43	„	„	
44	V G D	1402	1	Fass	leer	25	44	Langendreer Rh.	K. E.-D. r. Köln	
45	W	1/2	1 / 1	„ / Kiste	leere Glasflaschen	3 / 6,5	45	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	bekl. v. Drakenstedt n. Buckau.
					B. Colli m. Adressen sign.					
46	C. H. Neustadt	3777	1	Kiste	—	58	46	Ruhnow	K. E.-D. Bromberg	

LaufendeNr.	Der Colli – Signatur – Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort – Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	C. Lautert	601	1	Fass	Wein	—	60	47	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
48	Jäger	—	1	Kiste	gefüllt	—	34	48	„	„	
49	Kratzenbräu	—	1	Gebinde	Krüge	—	10	49	Bretten	Württemb. Stsb.	
50	Städtische Brauerei	5657	1	Fass	leer	—	16	50	Hannover	K. E.-D. Hannover	
51	Wairen Vlissingen	—	1	—	schwarze Reisetasche		11	51	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
52	Wirths Metzgermeister in Niederschelden	—	1	Korb	leer	—	1,5	52	Deutz K. M.	K. E.-D. r. Köln	
					C. Colli m. Nummern sign.						
53	—	I II III	3	—	Mühlensteine	—	2053	53	Breslau	Oberschlesische	
54	—	4	1	—	Decke	—	—	54	Kreiensen	Braunschweig	
55	—	13/386	1	Sack	Eisenwaaren	—	8	55	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
56	—	108	1	—	Viehgitter	—	—	56	Kirchweyhe	K. E. D. r. Köln	
57	—	3958/63	6	Fass	Oel	—	1200	57	Aachen	K. E.-D. linksrhein.	
58	—	9283	1	„	leer	—	21,5	58	Posen	Oberschlesische	
					D. Colli mit Figuren sign.						
59	#	8	1	Tafel	Zinkblech	—	6,5	59	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
60		1503	1	Ballen	?	—	38,5	60	Buckau	„	beschr.: Lauban.
61	K	1252	1	Kiste	?	—	77	61	Kattowitz	Oberschlesische	
62		1	1	Bündel	leere Kaffeesäcke	—	17	62	Mannheim	Badische	
					E. Colli ohne Signatur.						
63	—	—	1	—	eichener Ausziehtisch neu und unpolirt		45	63	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	—	—	1	Collo	Axt	—	3	64	Bingerbrück	K. E.-D. linksrhein.	
65	—	—	1	„	Bleche	—	12	65	Stettin	Bresl.-Schw.-Freib.	
66	—	—	2	Stücke	Blech	—	50	66	Bojanowo	Oberschlesische	
67	—	—	1	Pack	eiserne Bolzen	—	—	67	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
68	—	—	15	—	Budenstangen	—	43	68	Ulm	Württ. Staatsb.	
69	—	—	1	Rolle	Dachpappe	—	70	69	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	gefunden nach Durchfahrt des Zuges 340 am 15/6. bei Bude 82 St. U.
70	—	—	1	—	Decke	—	—	70	Osnabrück	K. E.-D. r. Köln	plombirt Hamburg.
71	—	—	1	Collo	Eisen	—	12	71	Düren	K. E. D. linksrhein.	
72	—	—	1	—	alte gebrauchte Eisenstange		—	72	Halle a/S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	—	—	1	Fass	Farberde	—	250	73	Mannheim	Badische	
74	—	—	1	„	leer	—	6,5	74	Posen	Oberschlesische	
75	—	—	1	—	Fichtenstange, lang 7,5 m		7,5	75	Kattowitz	„	
76	—	—	2	Bund	Flacheisen	—	50	76	Dresden-N. I.	Sächs. Staatsb.	
77	—	—	1	—	Hammer mit Stiel	—	—	77	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
78	—	—	1	tannene Holzkiste	?	—	23,5	78	Hannover	K. E.-D. Hannover	Zu Gepäckschein No. 566 Bremen-Hannover gehörig. Lagert seit 16/5. 82 unabgefordert.
79	—	—	2	Stück	Keilkissen	—	8,5	79	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
80	—	—	1	—	Kilogewichtstück	—	2	80	Leipzig II.	Sächs. Staatsb.	aus Wagen 4240 K. S. entladen.
81	—	—	1	—	Kinderwagengestelle		11	81	Dresden-N. I.	„	
82	—	—	1	Korb mit Deckel	leer	—	12	82	Adorf	„	
83	—	—	1	—	Krahnkette	—	58	83	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
84	—	—	28	Collo	Möbel	—	200	84	Bingerbrück	K. E.-D. linksrhein.	
85	—	—	1	Pack (20 Rollen)	Möbelgurten	—	31	85	Karlsruhe	Badische	
86	—	—	1	—	Nothkettenhaken	—	—	86	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
87	—	—	1	Oelfass	leer	—	46	87	Mannheim	Badische	
88	—	—	4	Stück	Putztücher	—	¼	88	Buchholtz	K. E.-E. Hannover	Dienstgut.
89	—	—	1	—	kleines eisernes Rad		12	89	Stralsund	Berliner Nordb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
90	—	—	{1 1	Stange „	Rundeisen — Flacheisen — }	17	90	Greiz	Sächs. Staatsb.	Zu Gepäckschein No. 879 Dörverden-Hannover gehörig. Lagert seit 27/5. 82 unabgefordert.
91	—	—	3	Bündel	leere Säcke —	83	91	Mannheim	Badische	
92	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10,5	92	Hannover	K. E.-D. Hannover	
93	—	—	2	Stück	lebende Schildkröten —	1	93	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
94	—	—	1	Stange	Stahl —	25	94	Köln Gereon	K. E.-D. linksrh.	
95	—	—	1	—	Steingutröhre —	15	95	Halberstadt	K.E.-D. Magdeburg	
96	—	—	6	Collis	eiserne Zahnrädchen —	12	96	Mannheim	Badische	
1	F E W	1468	1	Ballen	Tuche	19	1	Kempen	Breslau-Warschau.	Gut ist in Breslau Oderthor **in Verlust gerathen** (zur Karte No. 1 vom **30. März cr.** Wielkau in Sachsen-Kempen).

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A	—	1	—	Ofendeckel —	1	1	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
2	B	1843	1	Pack	Düten —	17	2	Barmen	„	bez. Barmen.
3	B C	12	1	„	3 Hemmschrauben —	19	3	Hagen	„	
4	B K	12	1	„	Säcke —	41	4	Brilon	„	bekl. Delstern-Bestwig.
5	C G W	100	1	Kiste	leer —	18	5	Hagen	„	bekl. Iserlohn-Hagen 16/3.
6	{ F M G }	6581	1	„	leer —	3,5	6	Essen	„	
7	F D S	10	1	Stab	Stahl —	22	7	Hagen	„	bekl. Deutz-Hagen.
8	{ Gr. S C H W }	125	1	Bierfass	leer —	17	8	Altenhundem	„	
9	G S	1	1	Pack	Latten —	4	9	Neviges	„	
10	G W	II	1	„	Körbe —	18	10	Mülheim a/Rh.	„	
11	H	1221	2	„	Stahlbleche —	10	11	Hagen	„	
12	H L	—	1	„	4 Hammer —	8	12	„	„	
13	J A	301	1	Fass	leer —	—	13	Langendreer	„	
14	J G S	84	1	Packet	Feilen —	18	14	Elberfeld St.	„	
15	J H	8	1	Fässchen	leer —	6	15	Ulm trans.	Württemb. Stsb.	
16	J W	—	1	Platte	Zinkblech —	10	16	Hattingen	K. E.-D. Elberfeld	
17	K	—	1	—	Feuertopf —	7	17	Wipperfürth	„	
18	L St	5. 8	2	—	Bindeketten —	—	18	Hamm	„	
19	P B	2406	1	Korb	Eisenwaaren —	117	19	Kaldenkirchen	„	bekl. Plettenberg-Crefeld.
20	S	—	1	Pack	6 gusseis. Kessel —	16	20	M.-Gladbach	„	
21	W D	3	1	Fässchen	leer —	23	21	Ulm trans.	Württemb. Stsb.	
22	W E	1951	1	Bund	Heugabeln —	9	22	„	„	
23	Z	—	3	—	gusseis. Ofentheile —	11,5	23	Rottweil	„	
					B. Colli m. Adressen sign.:					
24	Albert Rumpf in Elsass b/Wilhelmshafen Marktstr. 15.	—	1	Sack	? —	55,5	24	Leipzig	Berlin-Anhalt	
25	{ O H S P Hagen }	1257	1	Kiste	? —	25	25	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
26	{ T Arnsberg }	243	1	Korb	leer —	2	26	„	„	
27	Thomas	22	1	Fass	leer —	24	27	Dortmund	„	bekl. Letmathe-Dortmund.
					C. Colli m. Nummern sign.:					
28	—	2,40	1	—	Hantel —	2,5	28	Hagen	„	
					D. Colli ohne Signatur:					
29	—	—	2	—	Holzböcke —	10	29	Essen	„	
20	—	—	1	Pack	Schüppen —	12	30	Bochum	„	
31	—	—	7	Stäbe	Stahl —	130	31	Hagen	„	
32	—	—	4	—	Ofenrohre (Knie) —	12	32	„	„	
33	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	0,5	33	Iserlohn	„	
34	—	—	1	Pack	Draht —	61	34	Haardt	„	
35	—	—	1	Fass	leer —	—	35	Erkrath	„	bekl. Remscheid-Erkrath.
36	—	—	1	Stange	Eisen —	23	36	Elberfeld St.	„	
37	—	—	2	Körbe	leer —	5	37	Crefeld	„	
38	—	—	1	Bund	7 Schüppen —	8	38	Hagen	„	
39	—	—	1	„	3 Eisenrohre —	30	39	Werden	„	
40	—	—	1	—	leinene Zeltdecke —	—	40	Barmen-Rittersh.	„	
41	—	—	{1 1	—	Gewicht — desgl. —	1 2 }	41	Lüdenscheid	„	
42	—	—	4	—	harthölzerne Dielen —	249	42	Ulm trans.	Württemb. Stsb.	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dien n können.)
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E M	1533	1	Kiste	? —	247	1	Kaschau	Kaschau-Oderberg	Schwadowitz.
2	S & C	3866	1	Sack	Kleie —	50	2	„	„	Scontrirung.
3	Bielitz	1952	1	Fass	? —	14,5	3	Oderberg	„	
4	—	—	4	Stück	Schwellen —	—	4	Ruttek	„	Gr. Berzencze.
5	—	—	7	„	Schwellen —	—	5	„	„	„ „
6	—	—	1	altes Fass	leer —	80	6	Poprád-Felka	„	Aufgabe.
7	—	—	1	Ballen	Dachpappe —	30	7	Kaschau	„	Oderberg.
8	—	—	1	Sack	Mais —	61	8	Poprád-Felka	„	Scontrirung.
9	—	—	1	Stück	Schwelle —	—	9	Lucsivna	„	Strecke.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 49.

Zeitung des Vereins

1882.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Juni 1882.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird ergebenst ersucht.

Inhalt: Die Einweihung der Gotthardbahn (Fortsetzung). — Aus den Geschäftsberichten und Generalversammlungen Deutscher Eisenbahnen. — Amerikanische Correspondenz. — Haftpflicht. — Miscellen. — Offizielle Anzeigen: 1. Tarifbekanntmachungen. 2. Couponeinlösung. 3. Submissionen. — Privat-Anzeigen.

Die Einweihung der Gotthardbahn.

Vom Baurath **Kohl** in Weimar.

(Fortsetzung.)

III. Die Gotthardbahn. — Festfahrt von Luzern nach Mailand am 23. Mai.

Drei aus den Wagen der Schweizer Central- und Schweizer Nordostbahn, der Alta Italia und der Gotthardbahn formirte Extrazüge, jeder mit zwei aufs Reichste mit Flaggen, Medaillons und Laubgewinden geschmückten Locomotiven, standen in Luzern zur Aufnahme der Gäste für die Gotthardfahrt bereit und boten reichlichen Raum zur bequemen Unterbringung Aller. Einige Salonwagen waren für die obersten Spitzen reservirt, im Uebrigen stand die Wahl des Platzes Jedem frei; dass die Italiener vorzugsweise die Wagen ihrer Alta Italia aufsuchten, mit denen sie bereits von Mailand nach Luzern gekommen, ist begreiflich und können wir denjenigen Stimmen in der Deutschen Tagespresse, welche darin ein unberechtigtes Vordrängen unserer südlichen Freunde erblickt haben, nicht im Geringsten beipflichten. Nach Lage der Verhältnisse ist es auch begreiflich, dass einzelne Mitglieder der obersten Spitzen nicht im ersten Zuge, sondern in einem der beiden anderen Züge aus eigener Wahl Platz genommen haben.

Der erste Zug verliess Luzern bald nach 7 Uhr, die anderen je 25 Minuten später. Es waren Triumphzüge, die hinausfuhren an dem schönen klaren Wonnemonatstage,

„Vom grünen See ins Alpenland,
Ueber Thal und Strom zur Felsenwand,
Durch Bergesnacht zum sonnigen Plan,
Geleitet auf der Gotthardbahn".
(Inschrift am Bahnhof Luzern.)

überall im Vorüberfahren mit Böllerschüssen, Zurufen und wehenden Fahnen, auf den allerwärts reich bekränzten, oft auch mit verherrlichenden Inschriften geschmückten Stationen mit Musik, Hochrufen und Blumengaben enthusiastisch und herzlich empfangen.

Die Gotthardbahn benutzt bis zur Vollendung der projectirten directen Bahnstrecke Luzern-Immensee die zur Nordostbahn gehörige Linie Luzern-Rothkreuz-Immensee und hat gegen später jetzt etwa 9 km Umweg; von Immensee aus gezählt ist sie bis an die Italienische Grenze bei Chiasso 206 km lang und davon ist der 41 km lange Tract Immensee-Erstfeld Hügellandbahn, von da bis Göschenen aber auf der sogenannten Nordrampe auf 29 km Länge Gebirgsbahn mit Steigungen 1 : 38 bis 1 : 40. In Göschenen beginnt der grosse 14 912 m lange, wenig von der Richtung der Pollinie abweichende Gotthardtunnel, auf der nördlichen Seite 1 : 172 ansteigend, auf der südlichen Seite 1 : 500 fallend, endigend bei Airolo, woselbst die 45 km lange, bis Station Biasca reichende Südrampe mit einem Gefälle von 1 : 37 bis 1 : 40 ihren Anfang nimmt. Dann folgen 22 km Hügellandbahn bis Giubiasco, von wo ab bis Rivera-Bironico der Monte-Cenere auf 12 km die Steigung 1 : 40 und jenseits bis Lugano auf 15 km ein Absteigen in nahe 1 : 50 bedingt. Die letzte Strecke Lugano-Chiasso von 26 km Länge ist wieder Hügellandbahn. Luzern liegt 438,4 m über Meer, der höchste Punkt im Gotthardtunnel 1 154,7 m, Chiasso 240,6 m — es hat also die Bahn auf der Schweizerischen Seite 716,3 m, auf Italienischer Seite 914,1 m Höhendifferenz zu überwinden.

Diese Zahlen lassen in Verbindung mit den curvenreichen Richtungsverhältnissen, bei denen als Minimalradius 300 m festgehalten sind, erkennen, dass der Betriebsdienst der Gotthardbahn ein schwieriger und erhebliche Anforderungen an die Leistungen der Locomotiven und des Wagenparks stellen und deshalb kein billiger sein wird. Unsere festlichen Extrazüge illustriren dieses mit, denn in Erstfeld am Beginn der Nordrampe und in Giubiasco vor dem Monte-Cenere musste jeder derselben bis zur Höhe bei Göschenen resp. des Monte-Cenere in zwei Theilen gefahren werden; beim regelmässigen Dienste kommen auf diesen Bergfahrten für die Personenzüge Sechskuppler-Locomotiven und für die Güterzüge Achtkuppler-Locomotiven zur Verwendung. — Im Anschluss hieran wollen wir betonen, dass die bauliche Ausführung der Bahn kaum Etwas zu wünschen übrig lässt; die Bauwerke, Brücken und Viaducte, an denen die so viele Thäler und Schluchten durchschneidende Bahn so reich — viele derselben gewaltige Werke in Eisenconstruction — in der Ausführung durch ganz vorzügliches Baumaterial begünstigt, tragen den Stempel unbedingter Solidität, die Dämme und Einschnittsböschungen stehen sicher, der Oberbau, aus 8 m langen, 130 mm hohen Stahlschienen von 36,6 kg Gewicht pro Meter hergestellt, lagert in den Bergstrecken auf Eichen- und Lärchen-, auf den übrigen Strecken auf Fichten- und Kiefernholz-Schwellen, theils mit Zinkchlorid, theils mit Quecksilbersublimat getränkt, und auf einer ganz vorzüglichen Bettung, sodass voraussichtlich die hinkünftig für die Erhaltung des Bahnkörpers aufzuwendenden, dem Betriebe zur Last fallenden Kosten das gewöhnliche Durchschnittsmass nicht überschreiten werden.

Die Tracirung der Linie ist ein Meisterstück und ehrt die Ingenieurwissenschaft; es galt dabei nicht nur die zwischen bestimmt gegebenen Festpunkten vorhandenen zu steilen Terrainabschnitte durch Herstellung geringerer Gradienten behufs künstlicher Verlängerung der Linie mittelst Schleifen und Kehrtunnel dem Eisenbahnbetriebe zugängig zu machen, sondern auch die Linie so zu legen, dass sie dauernd ohne besonderen Aufwand gegen die Gefahren der Staub- und Grundlawinen, der Abwitterung hoher Felswände, des Absturzes von Blöcken und der mit den Wildbächen fortgerissenen Schuttmassen geschützt erscheint; die damit verbundenen Absteckungsarbeiten sind glänzende Beweise für die dabei beobachtete peinlichste Sorgfalt geworden, die nach Aussen hin am meisten Anerkennung gefunden hat, als am 29. Februar 1880 der Tunneldurchschlag erfolgte und festgestellt ward, dass die Arbeiten von Norden her mit denen von Süden her pünktlich auf einander getroffen seien; die vorausberechnete Tunnellänge hat sich um 7,6 m kürzer erwiesen. Ausser dem grossen 14 912 m langen Tunnel waren 55 Tunnel verschiedener Länge geboten, davon 27 auf der Nordseite, 28 auf der Südseite, von denen manche blos einspurig, manche ausgemauert und manche erweiterungsfähig in Ausführung gebracht sind und viele zugleich den besten Schutz gegen die obenbezeichneten Gefahren bilden. Die Gesammtlänge aller Tunnel beträgt 41,1 km

— es ist also fast genau der fünfte Theil der Länge der Gotthardlinie getunnelt. Zwischen den Stationen Brunnen-Flüelen, Amsteg-Göschenen, Fiesso-Faido und Lavorgo-Giornico auf zusammen 66,9 km Bahn liegen allein 39 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 35,2 km, also mehr als die Hälfte der Strecke entbehrt des Tageslichts. Die Coupéebeleuchtung muss deshalb ziemlich lange auch am Tage erfolgen.

Lassen wir in flüchtigen Strichen, all die schönen, durch festliche Ausstattungen und festlichen Empfang erzeugten Eindrücke dazwischen gedacht, die vom dahinbrausenden Zuge durchfahrenen Gegenden im wechselnden Bilde vorüberziehen, so begegnen uns von Immensee ab zunächst die freundlichen Gestade des Zuger Sees, und am Fusse des Rigi hinfahrend, gedenken wir der gestrigen Fahrt nach der weltberühmten Höhe. Wir glauben unserm Freunde, der den steilen Weg dahin früher öfterer in heiterer Gesellschaft auf sicherem Saumross zurückgelegt, dass er mit Wehmuth nur die Zahnradschiene anzusehen vermag und mit fast gleichem Gefühl die Gotthardbahn durchfährt, welche den seitherigen mit Mühsal und Zeitverlust verbundenen, aber doch köstlichen hohen Gotthardübergang der Fahrt mit dem Postschwager und der Equipagenfreude voraussichtlich bald zur Seltenheit wird werden lassen. Vom fruchtbaren Thalgrunde, dem „Arther Paradies“, das sich vor dem Goldauer Bergsturze weithin bis Schwyz und Brunnen fortsetzte, jetzt aber zu einem grossen Theile unter Trümmern ruht, gelangen wir zum Vierwaldstätter See, an dessen fast durchweg senkrecht bis 200 m Tiefe tauchenden Felswänden schon früher der Bau der Axenstrasse, noch vielmehr aber jetzt der Bahnbau, der diese Strasse theils unter, theils neben, theils über sich lässt, bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden hatte. Die rasche Fahrt auf diesem 11 km langen, mit 9 Tunneln von zusammen 5,3 km Länge versehenen Wege mit ihrer steten Abwechselung an Licht und Nacht bietet eigenartige Momentanblicke auf den Urner See, auf den himmelanstrebenden Urirothstock und auf die Matten am Ufer, darunter das Rütli.

Hinter Flüelen, dem nördlichen Endpunkte der alten Gotthardstrasse und deshalb seither im Sommer ein äusserst lebhafter Ort, „baueten sie den Flecken Altorf im Thale der Reuss“ und so — die Bahn, die an Altorf, Erstfeld, Amsteg und Wassen vorüber in Göschenen zum Gotthardtunnel führt. In Erstfeld, wo die starke Steigung beginnt, der Zug in zwei Theile getheilt wird, prangt als Inschrift am Stationsgebäude des heimischen Pastors Zuruf:

Frei ist der eiserne Pfad,
Eile geflügeltes Rad
Rings um den Erdenrund,
Knüpfe den Völkerbund!

Bei Amsteg sehen wir die Mauertrümmer der angeblich Gessler'schen Burg Zwing-Uri, dann die 138 m lange eiserne Brücke über die aus dem Madernathale hervorbrechende 54 m tiefe Schlucht und treten ein in das enger werdende Thal; auf der 24 km langen Strecke bis Göschenen folgen 17 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 7,1 km, darunter die 1 471, 1 084 und 1 088 m langen Kehrtunnel bei Gurtnellen und Wassen, mit deren Hilfe die directe Entfernung verdoppelt und die zulässige Gradiente erreicht worden ist.

Es sind wundervolle Aussichten, die sich durch den im engen romantischen Thale ausgeführten Bau, den bei Wassen dreifach übereinander hervortretenden, hier hinein in den Berg verschwindenden, dort in der Tiefe, dort in der Höhe daraus hervortretenden Schlangenwindungen der Bahn entfalten; sie erscheinen wegen der kostbaren Brückenbauten über den Reussfluss in Verbindung mit malerischen Ortsgruppen, hohen Felsen, bewaldeten Hängen und die sich dazwischen mannigfach gekrümmt dahin ziehende alte und neue Poststrasse um so eigenartiger, als in Folge der nach allen Himmelsrichtungen gehenden, bald hellen, bald dunkeln Fahrt feste Anhaltepunkte abhanden kommen. Diese Bilder waren und blieben auch noch reizend, als sich der Himmel trübte; im heftigen Platzregen kamen wir nach Göschenen, vor uns die geschmückte Oeffnung des Riesentunnels und im geschmückten Bahnhofsgebäude die bei der grossen Anzahl Gäste zum Theil recht erschwerte Möglichkeit, sich nach dreistündiger Fahrt zu restauriren, wofür die Gotthardbahn-Gesellschaft gastfreundlichst Sorge getragen hatte.

Der vollständig ausgemauerte, bereits am 1. Januar 1882 dem Betriebe geöffnete Gotthardtunnel hat 1 500—2 000 m Gebirgshöhe über sich, ist 2½ km länger als der Mont-Cenis-Tunnel und 4¾ km länger als der gegenwärtig in Ausführung begriffene Arlberg-Tunnel bei Bludenz. Wir erwähnen nochmals, dass er an seiner höchsten Stelle 1 154,7 m über Meer gelegen ist und bemerken zur Vergleichung, dass die Mont-Cenisbahn die Höhe von 1 295 m, die Arlbergbahn von 1 302 m, die Brennerbahn von 1 362 m, die Pacificbahn von 2 513 m, die neue Andenbahn 4 770 m über Meer erreicht. Das Lichtprofil desselben ist 8 m weit und 6 m hoch, die Gewölbestärke im festen Gebirge 40 cm, im sogenannten druckhaften Gebirge 90—100cm. Wir brauchten mit unserm Festzuge zur Durchfahrt genau 22½ Minuten, bemerkten dabei keine anderen Vorkehrungen für die Beleuchtung desselben, als die mit grossen Nummern versehenen Laternen, welche den Tunnel in 15 Kilometerabstände theilen, und fühlten keinerlei Belästigung weder durch Rauch, noch durch Temperaturänderungen, so dass wir an die Nothwendigkeit besonderer Beleuchtungs- und Ventilationsvorkehrungen für den Betriebsdienst nicht glauben. Auch die von der Verwaltung angestellten, im 1881er Geschäftsbericht der Gotthardbahn niedergelegten, endgültig noch nicht abgeschlossenen Beobachtungen scheinen dies motiviren zu können, denn sie constatiren eine Abnahme der mittleren Temperatur im ganzen Tunnel von 21,69° im Februar 1880 auf 19,30° im Februar 1881 und auf 12,15° im Februar 1882, ferner, dass jährlich 191 Tage Nordzug, 87 Tage Südzug und 87 Tage wechselnder Zug statt hat und gerade während der Sommermonate Mai bis September der günstige Nordzug vorherrscht, sowie dass die Ventilation selbst während öfter eintretenden Wechsels nicht ganz aufhört und höchstens 1 bis 2 Tage im Jahre unangenehm seien und endlich, dass im Gotthard-Tunnel im Ganzen nur etwa ¼ der Ventilationsschwierigkeiten des Mont-Cenis-Tunnels, in welchem bisher eine wirksame Vorkehrung zur Unterstützung der natürlichen Ventilation auch noch nicht getroffen ist, bestehen.

Die Wolken zertheilen sich, freundliches Sonnenlicht zeigt uns das Thal des schäumenden Tessin und das vielgenannte, nach dem Brande im Jahre 1877 neu entstandene, heut schön geschmückte Airolo; es hallen Böllerschüsse und von dem neuen Sprachgebiete hören wir laut der harrenden Menge Begrüssung; im raschen Tempo fahren wir den Südhang hinab, zur Linken den Tessin, in prächtigen Cascaden stürzt das Wasser zu Thal, gewaltige Bergmassen hemmen den Blick. Bei Fiesso passiren wir den grossartigen Engpass von Dazio grandu, durcheilen bei Faido innerhalb nur 9 km sechs kürzere gewöhnliche und zwei 1 569 und 1 559 m lange Kehrtunnel in zusammen 4,3 km Dunkelfahrt und zwischen den nur 7 km entfernten Stationen Lavorgo und Giornico wieder vier Tunnel, darunter noch zwei 1 508 und 1 547 m lange Kehrtunnel, in 3,6 km Dunkelfahrt. Damit haben wir die für die Tracirung schwierigste Strecke des Südhanges und Landschaftsbilder hinter uns, ähnlich wie bei Wassen, nur romantischer noch, denn ein südlicher Zauber liegt darauf, der Nuss- und der Kastanienbaum ist hinzugetreten.

Weiter braust der Zug, der Weinstock und der Maulbeerbaum erscheinen, selbst der Feigenbaum zeigt sich im Freien — wir sind am Fusse der südlichen Bergbahn in Biasca, wo das Lukmanier Thal mündet; weiter geht es im erweiterten Tessinthale in die prächtige Landschaft um Bellinzona, dem Sitze der Regierung des Cantons Tessin, das mit seinen Cantonsburgen, seinen alterthümlichen Mauern und Thürmen mittelalterliche Formen zeigt. Hier zweigen die zur Gotthardbahn gehörigen Linien nach Locarno und Pino am Lago maggiore ab, den bei der Weiterfahrt unfern unsere Blicke streifen. Die zweite über den Monte-Cenere führende Bergstrecke der Gotthardbahn mit einem 1 673 m langen Tunnel führt uns von Giubiasco über Bironico ins grüne Arnothal. Herrlich ist die Vegetation, gewitterschwer die Luft, noch ein Tunnel — und wir sind in Lugano, dem schönen, lieblichen, vielbesuchten Lugano, der bedeutendsten Stadt des Cantons — aber wir sehen davon nichts, der Gewittersturm ist ausgebrochen; ein brausender Guss empfängt uns beim Aussteigen, verbirgt uns die für unseren festlichen Empfang getroffenen Anstalten und eilenden Schritts kommen wir an harrender Menschenmenge vorüber in die offene Halle, welche für das uns durch die Gotthardbahn-Gesellschaft gebotene Festmahl erbaut ist.

Unseren Lesern gegenüber müssen wir nachholen, dass der Empfang auf allen Stationen, auf denen wir seit Airolo gehalten oder die wir durchfahren sind, der Natur der lebhaften südlichen Bevölkerung entsprechend über alle Massen bewegt und farbenreich gewesen ist; wir müssen uns versagen, speciell zu schildern, wollen aber, weil die Erinnerung daran uns stärker geblieben, flüchtig erwähnen, dass in Faido, in Biasca und in Bellinzona die Wogen am höchsten gingen. In Faido, dem Hauptorte der Leventina, in Biasca, verherrlicht durch den über eine imposante Bergwand in prächtigen Cascaden herabstürzenden Bach, in Bellinzona, dem alten Bellenz, empfangen uns Glockengeläute, vor und um die reichgeschmückten Stationsgebäude Menschenmengen, Gesang der Schulkinder, Musik, Gesellschaften in Reih und Glied mit Fahnen und die Vertreter der Stadt. In Faido vertheilen grosse und kleine Mädchen, zierlich gekleidet, Blumen und Blumensträusse ohne Zahl und kleine Knaben Fähnchen in den Farben der drei Nationen, in Biasca nicht enden wollende „Evviva's“, in Bellinzona der Herr Vice-Syndaco Bruni, neben sich zwei stattlich uniformirte Waibel, mit einer weitverständlichen Französischen Ansprache, durch welche er Namens der Stadt, deren patriotischen Gesellschaften und des Italienischen Vereins derselben dem menschlichen Geiste huldigt: „Pour l'oeuvre gigantesque du percement du Godard. Vivent la grande ligne du Godard et ses hommes de la science et de la main d'oeuvre. Vivent les trois puissances protectrices!“

Die Speisehalle in Lugano war nicht auf Regenwetter berechnet, anscheinend auch nicht auf eine so grosse Anzahl Gäste,

wie wir waren; es ging da deshalb etwas eng und bunt zu — einzelne Unzufriedenheiten wurden tactvoll beglichen und schliesslich war Alles recht gut. Vortreffliches Essen, darunter aus Russland bezogene Rebhühner, von denen man sich eine ganze Geschichte erzählte, denn in Lugano angekommen, waren sie anfänglich confiscirt und nur in Anbetracht der ausserordentlichen Veranlassung, wegen der man sie bezogen, wieder freigegeben worden — vortrefflicher Wein, vortreffliche Bedienung. Junge Damen erschienen und schmückten uns mit reizenden Blumengaben. Auch an Reden fehlte es nicht. Den Anfang damit machte Herr Landamtmann Vigier; er feiert das Gotthardwerk, welches der Nation der Denker über das Land der Freiheit hinweg der Nation der Künste die Hand reichen lasse und begrüsst die Stadt Lugano — ihm folgte der Schweizer Nationalrath und Syndaco von Lugano, Herr Battaglini, mit einem Hoch auf die Deutschen und die Italiener, welches die letzteren mit der ihnen eigenen Elektrik begleiteten, als er zum Andenken an den Dichter Carlo Cattaneo, einem Vorkämpfer der Gotthardbahn, dessen in der Nähe Lugano's liegenden ehemaligen Wohnort Castagnola und Lugano als des Asyls Italienischer Vertriebener bei den Kämpfen um Italiens Unabhängigkeit erwähnte. Zur Erwiderung darauf sprach in Italienischer Sprache Herr Crispi, der ehemalige Minister; er erinnerte daran, dass, als Italien blos noch ein geographischer Begriff geschienen, die besten Italienischen Patrioten sich auf den befreundeten und gastlichen Boden der Schweiz geflüchtet und die meisten Häuser Lugano's Männer beherbergt, welche an der Grösse Italiens mitgearbeitet haben; bei dem hierauf ausgesprochenen Hoch auf die Schweiz und auf Lugano ward er von seinen Landleuten mit südlichstem Feuer unterstützt und ein überfeueriger Applaus folgte, als Crispi dem Vorredner Battaglini zum Zeichen der Einigkeit zwischen Italien und der Schweiz die Hand darreichte. Die Schlussrede hielt nach Form und Inhalt gleich vortrefflich unser Staatsminister Herr v. Bötticher; er gedachte darin der internationalen Verdienste der Schweiz um den Weltpost-Verein, die Genfer Convention und das Gotthardwerk.

Inmittelst war der Himmel wieder klar geworden, sodass wir doch noch des Genusses der von dem hochgelegenen Bahnhofe aus herrlichen Aussicht auf den tiefuntenliegenden, blauumrahmten Lugano See, das freundliche, ausgedehnte Städtchen, die kühn sich erhebenden Berge, die über die Gelände zerstreuten Häuser- und Villengruppen, uns erfreuen konnten.

Die fast dreistündige Rast ist zu Ende; mit Blumen überschüttet, mit Evviva's ohne Zahl verlassen wir Lugano, überschreiten auf hohem Viaduct die Tavino-Thalschlucht und gelangen hinter Station Melide über den auch schon von der früheren Landstrasse benutzten, den Lugano See quer durchschneidenden Damm nach Maroggia am Ende des Sees, dessen Spiegel und dessen schöne Umgebung wir bis dahin genossen. Nicht lange mehr und wir sind in Chiasso, der Grenzstation der Gotthardbahn, wo das Reich der Alta Italia anfängt und diese den Zugdienst übernimmt.

Grossartige Empfangsfeierlichkeiten waren uns auch hier bereitet, neue Blumenspenden unser Lohn, Evviva's ohne Aufhören und so war es in Como, so auf allen Stationen bis Mailand, überall fast ohne Unterschied die allerlebhaftesten Zeichen der Theilnahme an dem grossen Werke und dazwischen unsere Italienischen Genossen strahlenden Blicks; es war ja gelungen uns, ihre kühleren nördlich vom Gotthard wohnenden Begleiter mit warmer Begeisterung, die uns das endlose Evviva mit unermüdlichen Salute, Salute beantworten liess, zu durchdringen und das schien sie hoch zu erfreuen. Wir können von dem Empfange in Como nicht unerwähnt lassen, dass derselbe ein besonders eleganter war; der Präfect, Graf Carlette, in grosser Uniform, machte die Honneurs, eine militärische Ehrenwache präsentirte und man vertheilte nicht nur Blumen wie überall, sondern auch die Comer Zeitung, L'Araldo, welche uns die über unsere Festfahrt eingegangenen, bis nach Biasca reichenden Telegramme mittheilte und ein mit Deutscher Ueberschrift versehenes vierversiges Willkommengedicht für uns enthielt.

Gegen ½9 Uhr Abends waren wir in Milano, in der mit elektrischem Licht glänzend erleuchteten Halle, in welcher ein Bataillon vom 64. Regiment und auch ein Picket der stattlich uniformirten Feuerwehr aufgestellt waren und das wogende Gedränge der Zuschauer ordnete. Die Regimentsmusik spielte und der feierliche Empfang durch Vertreter der Regierung und Behörden der Stadt Mailand fand Ausdruck in einer Rede des Herrn Ministers Mancini, mit welcher er im Auftrage Sr. Majestät des Königs von Italien in dessen Landen, in des Königs und der Nation Namen „den Herrn Präsidenten des Schweizer Bundes und seine Räthe, die Herren Minister und Räthe Sr. Majestät des Deutschen Kaisers und die sie begleitenden Deutschen und Schweizer Gäste“ begrüsste. Draussen auf dem grossen Platze vor der Stazione centrale harrten Staatscarossen, Equipagen, Omnibusse und Droschken; sie brachten uns in die von der Stadt Mailand für uns bestimmten Logis.

Ausruhen freilich gab es noch nicht, denn für 9 Uhr Abends hatten wir der Einladung des Herrn Syndaco von Mailand nach dem Palazzo del Comune zum offiziellen Empfang zu folgen. Der Weg dahin von unserm in der Nähe des Bahnhofs gelegenen Hotel führte uns durch die alten Thorbogen zum Cavourdenkmal durch die schön geschmückten, theilweise illuminirten Strassen: Via Principe Umberto und Via Manzoni, am Theater della Scala und dem Denkmale Leonardo da Vinci vorüber. Der Wagen hielt im hellerleuchteten und decorirten geräumigen Hofe des Mailänder Stadthauses, nach seinem Erbauer „Palazzo Marino“ genannt, einem über 300 Jahre alten schönen Gebäude. Die Ehrenwache bildete die nett costümirte Feuerwehr, an den Stufen des Vestibüls standen Diener in carmoisinrother alterthümlicher Tracht, andere Diener gaben das Geleit nach dem als sehenswerth bekannten grossen Empfangssaal, der brillant erleuchtet und mit Pflanzengruppen decorirt; der unermüdliche Syndaco Herr Belinzaghi leitete den Empfang und Herr Baron Keudell war liebenswürdig bereit, Vorstellungen zu vermitteln; in den Nebensälen bot ein zierlich ausgestattetes Buffet anmuthende Genüsse, überall ward Eis offerirt und angenommen und selbst ein Rauchzimmer fehlte nicht. Es war nach der heutigen langen Fahrt und ihren Aufregungen ein heimisch behagliches Gefühl, in das uns dieser Empfang versetzte.

(Schluss folgt.)

Aus den Geschäftsberichten und Generalversammlungen Deutscher Eisenbahnen.

Nach dem Geschäftsbericht der Rechte-Oderufer Eisenbahn für das Betriebsjahr 1881 hat die Rechte-Oderufer Eisenbahn gegen das Vorjahr 492 561 *M.* mehr vereinnahmt und ist die erzielte Dividende von 9 pCt. für die Stammactien und Prioritäts-Stammactien die höchste bisher gezahlte Dividende und um 1,08 pCt. höher als die des Vorjahres. Die Gesammteinnahme betrug 10 665 580 *M.* Davon kommen auf den Personenverkehr 1 281 556 *M.*, auf den Güterverkehr 8 379 594 *M.* und auf sonstige Einnahmen 1 002 145 *M.* Während 1880 979 893 Personen befördert wurden, stieg 1881 die Zahl der beförderten Personen auf 1 049 943, welche Steigerung jedenfalls der Gewerbeausstellung in Breslau zuzuschreiben ist. Die Conjuncturen im Kohlengeschäft waren starken Schwankungen ausgesetzt und haben lediglich in Folge der grossen Lebhaftigkeit in den letzten drei Monaten des Jahres die günstige Wendung genommen, welche in einer Zunahme von 2,8 pCt. der Gewichtsmenge und 4,5 pCt. der Frachteinnahme gegen das Vorjahr ihren Ausdruck findet. Auch weisen alle übrigen Branchen des Gütertransportes, ausgenommen den Kalkverkehr, welcher unter den Einwirkungen der Versetzung des Artikels in den Specialtarif III leidet, eine gleichmässige Aufbesserung nach. Die Ausgaben betrugen 4 911 178 *M.* (gegen 4 898 129 *M.* im Vorjahre). Von den Ausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 508 972 *M.*, auf die Bahnverwaltung 1 498 642 *M.*, auf die Transportverwaltung 2 903 564 *M.* Die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds betrugen 426 757 *M.*, so dass insgesammt für den Betrieb 5 337 935 *M.* verausgabt wurden. Zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer sind 478 125 *M.* und zur Zahlung nicht fixirter Tantièmen 57 750 *M.* verwendet. Zur Verzinsung wurden für die Prioritätsobligationen 731 000 *M.* und zur Zahlung von 9 pCt. auf Actien und Prioritätsactien je 2 025 000 *M.* verausgabt, so dass noch 10 768 *M.* Uebertrag auf 1882 verblieben sind. Der Reserve- und Erneuerungsfonds hatte einen reellen Bestand von 7 062 045 *M.*

Das concessionirte Anlagecapital der 318,6 km langen und in 36 km zweigeleisigen Bahn beträgt 68 595 480 *M.* Davon je 22 500 000 *M.* in Stamm-, sodann Stamm-Prioritätsactien und 4½ pCt. Prioritätsobligationen und in 1 095 480 *M.* unverzinslicher Staats-Bauprämie. Von der Staats-Bauprämie sind 1 095 480 *M.* zurückgezahlt. Von den Fonds der Gesellschaft hatte der Reserve- und Erneuerungsfonds einen reellen Bestand von 7 062 045 *M.*, die Beamten-Pensions- und Unterstützungscasse 91 874 *M.* in baar und 1 081 500 *M.* zum Nennwerth der Effecten (Courswerth 1 084 498 *M.*), die Arbeiter-Krankencasse 1 031 *M.* in baar und 14 400 *M.* (Courswerth 14 677 *M.*) in Effecten. Aus früheren Jahren sind für 22 186 *M.* Dividendenscheine und Zinscoupons noch einzulösen. Am Schluss des Jahres besass die Bahn an Betriebsmitteln 117 Locomotiven, 92 Personenwagen, 46 Gepäckwagen, 514 bedeckte und 2 053 offene Güterwagen (davon 1 756 Kohlenwagen).

Bezüglich der Weiterentwickelung des Verkehrs constatirt der Bericht, dass mit dem Fortschreiten der Eisenbahnverstaatlichung sich die Einbussen im Güterverkehr nach Oberschlesischen Concurrenzstationen steigern, diese Ausfälle aber in der zunehmenden Aufbesserung des von der Concurrenz unabhängigen Güterverkehrs Ersatz finden. Für den Kohlenverkehr bereitet sich seit Anfang 1882 eine Aenderung vor, indem einestheils die zum 1. Juli stattfindende Ermässigung der Tarife im Localverkehr Ausfälle befürchten lässt, die durch Vermehrung der Transporte nicht ausgeglichen werden können und anderentheils die Leistungsfähigkeit einzelner Gruben im Abnehmen begriffen ist. Auch die Entwickelung des Kohlenabsatzes nach

dem Bezirk der Königlichen Ostbahn via Oels-Gnesen und via Kreuzburg-Posen ist durch Tarifschwierigkeiten in Frage gestellt.

Aus der Vorlage für die Generalversammlung, betreffend das Eisenbahnproject Hundsfeld-Trebnitz, ist zu entnehmen, dass nach den aufgestellten generellen Berechnungen die Secundärbahn eine Länge von 203 km haben würde, dass aber von der vorhandenen normalspurigen Flügelbahn Hundsfeld-Sacrau 1 km für den Betrieb benutzt werden könne und nur 19,3 km zu bauen sein werden. An Gesammt-Baukosten excl. Terrainerwerb werden 1 000 000 ℳ berechnet. Die Rentabilitätsberechnung lässt unter Berücksichtigung der zu erwartenden, nicht unerheblichen Personenfrequenz mit Breslau und beim Güterverkehr wegen Bezug von Kohlen und Kalk aus Oberschlesien und Rücktransport von Holz- und Schnittmaterial aus den fiscalischen Forsten bei Trebnitz nicht nur die Kosten des Betriebes und für Erneuerung erwarten, sondern stellt schon in den ersten Betriebsjahren eine Rente von 3 bis 3½ pCt. des Anlagecapitals in Aussicht. Die Anträge der Direction gehen dahin, sie zu ermächtigen: I. den Bau einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Hundsfeld nach Trebnitz unter der Bedingung zur Ausführung zu bringen, dass a) der für die Bahnanlage nebst allen Zubehör erforderliche Grund und Boden seitens des Kreises Trebnitz unentgeltlich und lastenfrei hergegeben wird, b) dass für die ersten 10 Jahre des Betriebes der neuen Bahn die Befreiung der Rechte-Oderufer-Eisenbahngesellschaft von Kreis-Communal- und örtlichen Communalabgaben der von der Bahn berührten Communalbezirke stattfindet und dass c) seitens des Kreises Trebnitz ein einmaliger Beitrag von 50 000 ℳ zu den Kosten des Bahnbaues à fonds perdu geleistet wird; II. die Concession zum Bau der Bahn bei der Staatsregierung nachzusuchen und mit derselben die Concessionsbedingungen zu vereinbaren, die erforderlichen Statutnachträge zur Perfection zu bringen, den erforderlichen Geldbetrag nach Bedürfniss zu beschaffen, wenn nöthig das Privilegium für eine neue Anleihe zur Beschaffung der Geldmittel nachzusuchen, die zu emittirenden Obligationen nach bestem Ermessen zu veräussern, nach Umständen auch vorschussweise die bereitesten Cassenbestände zum Bau zu entnehmen oder die Erlöse aus früheren Anleihen zu verwenden und die Bahn seinerzeit in Betrieb zu setzen. Bemerkt wird dabei, dass, so lange der Vorrath von 4 und 4½ pCt. Obligationen ausreicht, eine Anleihe nicht erforderlich ist. Die Hoffnung, für das Unternehmen eine Staatsbeihülfe oder eine Unterstützung aus Provinzialfonds zu erhalten, wird als aussichtslos bezeichnet. — Zur Förderung der Sache ist bereits seitens des Kreises Trebnitz solche Staatsbeihülfe nachgesucht worden. Der Oberpräsident der Provinz Schlesien hat jedoch geglaubt, von einer Vermittelung der Gewährung einer Staatsbeihülfe absehen zu sollen, da nach dem erforderten Berichte der Königlichen Regierung in Breslau ein derartiger Antrag ohne jede Aussicht auf Erfolg sein würde.

Die Generalversammlung der Actionäre genehmigte einstimmig die Bilanz, sowie den Antrag der Gesellschaftsvorstände wegen Ertheilung der Ermächtigung der Direction zur Concessionsnachsuchung für den Bau der Secundärbahn zwischen Hundsfeld und Trebnitz, Beschaffung der dazu nöthigen Geldmittel im Betrage von circa 950 000 ℳ und zur demnächstigen Ausführung des Baues. Nach der Generalversammlung fand eine Sitzung des Verwaltungsrathes statt, in welcher Otto Beck zum Vorsitzenden und Siegmund Sachs zum stellvertretenden Vorsitzenden einstimmig wiedergewählt wurden.

Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn haben sich im Jahre 1881 incl. Vortrag aus dem vorangegangenen Jahre und des Erträgnisses aus den Braunschweigischen Bahnen auf 62 755 558 ℳ belaufen, während die Ausgaben an Betriebskosten, Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds einschliesslich einer extraordinären Ueberweisung von 124 894 ℳ an den Reservefonds, ferner die Ausgaben für Verzinsung und Amortisation der Anleihen in Summa den Betrag von 52 310 925 ℳ erforderte. Der Betriebsüberschuss beziffert sich demnach auf 10 444 632 ℳ. Dieser Ueberschuss wurde wie folgt verwendet: Dividende (4⁴/₅ pCt.) 10 080 000 ℳ, Staatsabgaben 320 700 ℳ, zur Deckung des Deficits der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle 43 932 ℳ. Die Ruhr-Sieg Bahn hatte gegenüber einer Einnahme von 7 107 571 ℳ eine Ausgabe von 6 395 500 ℳ und hat sonach einen Betriebsüberschuss von 712 021 ℳ erzielt, wovon verwendet wurden: durch Uebernahme der Zinsen des Anlagecapitals der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle 638 578 ℳ, durch Zurückstellung zum Zweck der Amortisation der Bergisch-Märkischen Prioritätsanlehen III. Serie Lit. C. 73 443 ℳ. Nach der Bilanz betrug der Bestand des Bergisch-Märkischen Reservefonds 1 722 909 ℳ, des Erneuerungsfonds 18 377 648 ℳ, des Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungsfonds 3 079 499 ℳ, Bestand aller Fonds 23 339 937 ℳ. Ferner sind vorhanden: Beamten-Pensions- und Unterstützungscasse 638 625 ℳ, in Baar und in Effecten 7 690 357 ℳ und mehrere andere Fonds. Die amortisirten Anleihen führt die Bilanz mit 24 198 138 ℳ auf. — In der am 24. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurden die statutenmässigen Gegenstände zur Erledigung gebracht und die ausscheidenden Mitglieder der Deputation der Actionäre wiedergewählt.

Nach dem Geschäftsbericht der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft pro 1881 betrugen die Verkehrseinnahmen der Eisenbahn Grand Central Belge in 1881 14 221 877 Frcs., die darin enthaltenen Einnahmen der Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt 1 234 161 Frcs. gegen 1 259 350 Frcs. in 1880, mithin 25 189 Frcs. weniger als in 1880, was u. A. darin seinen Grund haben dürfte, dass protegirte Concurrenzbahnen die Routenvorschriften im durchgehenden Verkehr nicht überall beachten, wodurch der Linie Transporte entgehen, die naturgemäss ihr zufallen müssten. Die Mindereinnahme hat übrigens, so lange die im Betriebsüberlassungsvertrag mit der Grand Centralbahn normirte Gesammteinnahme die Summe von 1 462 000 Frcs. nicht erreicht, nur zur Folge, dass der Zuschuss der Grand Centralbahn zu dem in minimo jährlich zu zahlenden Aversum von 650 000 Frcs. steigt, statt sich zu vermindern. Ende 1881 hatte derselbe incl. Zinsen bereits die Höhe von 2 602 446 Frcs. gegen 2 358 414 Frcs. der Bilanz von 1880 erreicht, so dass die Grand Centralbahn die Deckung dieses Zuschusses aus vermehrten Verkehrseinnahmen der Mastrichter Bahn wohl niemals wirder warten dürfen. Demungeachtet zahlt die Grand Centralbahn ihren Actionären pro 1881 eine gleich hohe Dividende wie pro 1880, nämlich 24 Frcs. oder 9³/₅ pCt. pro Actie von 250 Frcs. Bis Ende des Jahres 1881 waren Prioritäts-Obligationen im Betrage von 1 153 050 ℳ amortisirt. Mit Ermächtigung der Generalversammlung vom 8. Juni 1881 wurde der ganz Rest dieser 5 und 4½ proc. Obligationen zur Rückzahlung per 1. Januar 1882 gekündigt und eine neue 4 pCt. Anleihe von 10 582 500 ℳ oder 6 225 000 N.-fl. zur Einlösung der gekündigten Obligationen negociirt. Zur Verzinsung und Amortisation waren bis jetzt jährlich erforderlich 583 500 ℳ; künftig werden dazu 465 800 ℳ genügen, also 117 700 ℳ erübrigt und ausser dem Reinertrage der Kirchrather Steinkohlengruben den Stammactonärien als Dividende vertheilt werden. Wenn aus jenem Reinertrage, welcher theilweise noch zur Zinsenzahlung mitdienen musste, pro 1881 wieder eine Dividende von nur ¾ pCt. auf die Stammactien vertheilt werden konnte, so darf künftig auch hier ein günstigeres Resultat erhofft werden, zumal dann, wenn die Witterungsverhältnisse den Kohlenabsatz und die Preise nur einigermassen begünstigen. Der Absatz betrug in 1881, incl. 65 840 Scheffel Eigenverbrauch, 862 394 Scheffel oder halbe Müd mit einem Geldertrag von 174 127 fl. und mit einer Ausgabe für Löhne und Materialien von 118 340 fl., sonach mit einem Ueberschuss von 55 786 fl. Die Arbeiter-Unterstützungscasse schliesst Ende 1881 ab mit einem Ueberschuss von 102 256 fl., so dass für die Folge eine Ermässigung der Beiträge der Arbeiter sowohl als auch der Grube wird in Aussicht genommen werden können.

Amerikanische Correspondenz.

Erie Canal. In Newyork nimmt die Frage über die Verbesserung des Erie Canals, welcher diese Stadt mit Buffalo und Chicago, also mit dem Erie-, Michigan-, Huron- und oberen See verbindet, die öffentliche Aufmerksamkeit sehr in Anspruch, da andere Transportrouten im Begriff zu sein scheinen, dem Canal einen grossen Theil des ihm früher zugekommenen Verkehrs zu entziehen und dieser gleichzeitig dem östlichen Endpunkte der Erie Canalroute, Newyork, verloren gehen würde. Der Erfolg der Eisenbahnen in der Concurrenz mit dem Canal ist herbeigeführt theilweise durch die bedeutende Ermässigung der Bahnfrachten, die häufig auf ein solches Niveau herabgehen, dass sie von den Dampfbooten nicht unterboten werden können. Eine gefährlichere Concurrenz, als die der gegenwärtig bestehenden Eisenbahnen, droht aber dem Erie Canal durch die Mississippi Boote und die Verbesserung des Welland Canals (cfr. unsere Notiz in No. 45) sowie, in Verbindung hiermit, durch die Beseitigung der Stromschnellen im St. Lorenz Fluss. Nachdem der Transport werthvollerer Güter seit längerer Zeit für den Erie Canal grösstentheils verloren und auf die Eisenbahnen übergegangen ist, auch nicht durch Frachtermässigung, sondern allenfalls nur durch Beschleunigung wieder zu erlangen sein würde, sind dem Canal jetzt noch geblieben: Getreide, Holz, Kohlen, Erze, Roh- und einiges fabricirtes Eisen, Steine, Kalk und Salz. Von diesen Artikeln wird nur der erste durch die Mississippi- und St. Lorenz Wasserwege bedroht, und die Eisenbahnconcurrenz scheint die übrigen Artikel bis jetzt nicht zu beeinflussen, denn es hat z. B. im vorigen Jahre, als die Eisenbahnfrachten unter die Selbstkosten herabgegangen waren, der Erie Canal mehr Kohlen und Holz transportirt, als je zuvor. Doch kann sich dies Verhältniss in nächster Zeit sehr leicht zum Nachtheil des Erie Canals ändern, da demnächst statt der jetzt bestehenden 2 Concurrenzbahnen deren 4 in Betrieb sein werden.

Die öffentliche Discussion dreht sich nun hauptsächlich um die Frage, in welchem Umfange die Vertiefung des Canals und die Verbesserung der Schleusenanlagen zur wirksamen Begegnung der verstärkten Bahn- und der Wasserconcurrenz erforderlich resp. ausführbar sein wird.

Verkehrsverhältnisse. Die Durchgangstransporte ab Newyork etc. nach dem Westen bilden in diesem Jahre einen eigenthümlichen Gegensatz zu den ostwärts gehenden. Die Letzteren sind seit verschiedenen Jahren nicht so schwach gewesen, als im laufenden, eine Folge der vorjährigen mangelhaften Ernte. Die Ersteren sind dagegen in diesem Jahre erheblich stärker als früher. Dies kommt zum grossen Theil noch daher, dass Anfangs dieses Jahres, vor Schluss des Concurrenzkrieges, die Frachtsätze der I. Classe nach dem Westen contractlich bis

1. Juli cr. auf 30 Cts. pro 100 Pfd. von Newyork nach Chicago — anstatt der vorjährigen 75 Cts. — festgestellt und die Sätze der niederen Classen in ähnlicher Weise, wenn auch nicht ganz so bedeutend, heruntergedrückt wurden, so dass im Durchschnitt die Frachtsätze westwärts nicht halb so hoch sind, als 1881. Dies giebt in erstaunlichem Umfange Anregung zu Verladungen. Denn nach der gegenwärtigen Lage des Landes könnte bei gleichen Raten kein viel stärkerer Verkehr erwartet werden, als 1881 oder 1880; es sind aber in den ersten 4 Monaten dieses Jahres die Transporte westwärts 54 pCt. grösser gewesen, als voriges Jahr, 56 pCt. grösser als 1880 und 120 pCt. grösser als 1879 in dem gleichen Zeitraum. Die diesjährige Zunahme betrifft aber meistens nur die niedrigsten Frachtclassen.

Ungeachtet dieser bedeutenden Zunahme sind die Bruttoeinnahmen der betreffenden Linien aus dem Verkehr westwärts um ¼ niedriger, als voriges Jahr und die Nettoeinnahmen werden natürlich ungleich ungünstiger sein.

Anscheinend ist noch zu keiner Zeit der Verkehr in beiden Richtungen so nahezu gleich gewesen, als jetzt. Eine Folge hiervon und dass die Transporte ostwärts jetzt vielfach nicht bis nach den Küstenplätzen, sondern nur nach Binnenplätzen gehen, ist die, dass es jetzt oft schwierig ist, in Newyork Wagen zu westlichen Sendungen zu erhalten, was früher nie vorgekommen ist.

Haftpflicht.

v. O. **Inwieweit kommen Nacht- und Meilengelder bei Berechnung der Schadenshöhe nach dem Haftpflichtgesetz in Anwendung?** — Aus den Entscheidungsgründen: „Der erste Richter lässt der seitherigen Rechtsprechung der Rheinhessischen Gerichte zufolge die Uebernachtungsgelder ganz ausser Ansatz, weil sie ganz, und bringt die Meilengelder nur zu ⅓ mit 104 *M.* in Rechnung, weil sie zu ⅔ durch nothwendige Auslagen während der Fahrten absorbirt würden, und bestimmt sonach den reinen Gehalt auf 615 *M.*, die Entschädigung aber im Hinblick auf den noch vorhandenen Grad einer gewissen Arbeitsfähigkeit des Klägers auf 600 *M.*, welche Herabsetzung die Beschwerde für zu gering hält. — Die erwähnte Rechtsprechung der Rheinhessischen Gerichte steht indessen im Widerspruche mit den Entscheidungen des R.-Ob.-Hand.-Gerichts und der überwiegenden Mehrzahl der übrigen Deutschen Gerichte (Eger, R.-Haftpflichtg. S. 313), welche davon ausgehen, dass die fraglichen Meilengelder, insoweit sie den wirklichen Reisekostenbedarf übersteigen, als Gehaltszuschuss zu betrachten seien, und danach die Hälfte oder doch ein Drittheil beider als solchen in Rechnung gebracht haben, da die desfallsige Ersparniss wohl als notorisch gelten könne. Wollte man im vorliegenden Falle, in welchem keinerlei Thatsachen für ein anderes Verhältniss bei den Dienern der Ludwigsbahn vorliegen, von gleicher Ansicht ausgehen, so würde sich der Gehalt von 615 *M.* um ⅓ der Nachtgelder, also um 104 *M.*, sonach auf 719 *M.* mindestens erhöhen und sonach die Bemessung der Entschädigungsrente auf 600 *M.* mit Bezug auf die noch vorhandene geringe Arbeitsfähigkeit alles Auffallende verlieren. Es muss dies für den vorliegenden Fall umsomehr gelten, als der Kläger unverheirathet ist, und somit durch die Bestreitung seines Unterhalts während der Fahrten auf alle Fälle die Kosten desselben an seinem Wohnort erspart hat. — Es mag indess dahingestellt bleiben, ob die fragliche Rechtsprechung der Rheinhessischen Gerichte etwa durch die besonderen Verhältnisse der Ludwigsbahn genügend motivirt erscheint, da im Fragefall die Summe von 600 *M.* immerhin nicht zu hoch gegriffen ist.“ (Erk. d. Ob.-Land.-Ger. zu Darmstadt v. 17. April 1880 in S. Ludwigs-Eisenbahn w. K.; Reg. 2156/80; Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht Bd. XIII S. 484 f.)

Miscellen.

Max Maria v. Weber's Bibliothek. Die von dem im April vorigen Jahres verstorbenen Kgl. Preuss. Geheimen Regierungs-Rath, vormals K. K. Oesterr. Hofrath Max Maria Freiherrn v. Weber hinterlassene sehr werthvolle technische Bibliothek, welche namentlich reich ist an Deutschen, Englischen und Französischen Werken aus dem Gebiete des Verkehrswesens, ist, wie wir hören, in den Besitz der bekannten Firma: Polytechnische Buchhandlung A. Seydel in Berlin, Leipzigerstr. 8, übergegangen, welche dieselbe demnächst durch Ausgabe eines Kataloges weiteren Kreisen bekannt machen und die einzelnen Werke sodann zum Verkauf stellen wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

Für den Transport von Braunkohlen und Braunkohlen-Briquettes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen von der Station Bitterfeld der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn nach Stationen der Berliner Ringbahn treten mit sofortiger Gültigkeit directe Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Expeditionen und das Auskunfts-Bureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahnen hier, Köthenerstr. 44. Berlin, den 20. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, zugleich Namens der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1230)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für den Deutsch-Dänischen Verband-Personen-Verkehr vom 1. Januar 1875 ist ein vom 15. Juni cr. ab gültiger Nachtrag erschienen, durch welchen eine directe Expedition von Personen und Reisegepäck zwischen Aarhuus und Odense einer- und Charlottenburg, sowie den Berliner Stadtbahnstationen Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof andererseits zur Einführung gelangt. Altona, den 21. Juni 1882. Die Direction. (1231)

Ostdeutsch-Böhmischer Eisenbahnverband. Mit 1. Juli l. J. tritt ein Nachtrag II zum Verbandsgütertarif Theil II Heft 2 in Wirksamkeit. Derselbe enthält: Ausnahmetarif für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen; neue Tariftabellen für Eger, Franzensbad und Komotau; ferner theilweise neue Frachtsätze für die Stationen Eisenstein, Kaznau, Klattau, Pilsen und Přemošna; ermässigte Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs 4 (Kaolin); Aufnahme neuer Stationen und Eliminirung der Stationen Rakonic und Ziegenhals.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8 (als geschäftsführenden Verwaltung) erhältlich. (1232 R. M.)

Am 1. Juli d. Js. tritt zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** andererseits vom 1. Mai 1882 der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend Ausscheidung der Station Herne H aus dem Verkehre, Abänderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, ferner bereits publicirte, mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. eintretende Erhöhungen der Ausnahme-Frachtsätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II im Verkehre mit Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, sowie Berichtigungen. Verkaufspreis des Nachtrags 5 *₰*. Köln, 21. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.). (1233)

Am 25. Juni cr. kommen für den **Transport von Eisenerz** in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Station Scherfede nach den Hochofenstationen der Bergisch-Märkischen Bahn neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs C zur Einführung.

Die Höhe der Frachtsätze ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Elberfeld, den 21. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1234)

Am 1. Juli d. J. tritt für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehr zwischen Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Elberfeld** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits ein neuer Tarif in Kraft. Aufgehoben werden hierdurch die Bestimmungen und Transportpreise des Vieh- etc. Tarifs für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1880 nebst Nachträgen, soweit sich dieselben auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der gegenwärtige Tarif Anwendung findet.

Für diesen neuen Tarif kommen die Entfernungen des Gütertarifs für den Verkehr der betheiligten Eisenbahnen vom 1. Mai 1882 zur Anwendung nach Massgabe unserer diesbezüglichen Bekanntmachung vom 25. April d. J.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 5 *₰* bei den Güterexpeditionen der betheiligten Eisenbahnen käuflich zu haben. Elberfeld, den 22. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection zugleich im Namen d. betheiligten Verwaltungen. (1235)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Der mit Giltigkeit vom 10. April d. J. publicirte Tarifsatz von

10 Kreuzer, 125 Kopeken und 1,61 *M.*

für Getreide etc. von Podwoloczyska nach Berlin tritt mit dem 15. August d. J. ausser Kraft und kommt von diesem Termin ab wieder der höhere Tarifsatz des ersten Nachtrages zum Tarifheft 1 von 4,92 *M.* zur Einführung. Breslau, den 24. Juni 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verbandverwaltungen. (1236)

In dem seit 1. Mai cr. gültigen Staatsbahntarife für die Bezirke Köln (linksrheinisch) — Breslau erhöhen sich vom 10. August cr. ab die im Kilometerzeiger angegebenen Entfernungen in den Relationen:

„Kattowitz-Beurig-Saarburg von 1 055 Kilometer auf 1 155 km und Kattowitz-Dudweiler von 1 032 km auf 1 132 km“.

Breslau, den 20. Juni 1882. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1237)

Niederländisch - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Am 15. Juni cr. ist der Nachtrag III zu Theil II Heft 1, enthaltend Classification der Güter der Specialtarife, Aufnahme der Stationen Pegnitz und Wörth a/M. und Ausnahmetarif

für Lithographiesteine, in Kraft getreten. Gratis. Köln, den 23. Juni 1882. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1238)

Für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover einerseits und Stationen der Aachen-Jülicher, Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marien-Hütte und Niederländischen Staatseisenbahn (Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf) andererseits tritt mit dem 1. Juli cr. ein neuer Gütertarif unter der Bezeichnung: „Hannover-Westfälischer Verbands-Verkehr“ in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden:

1. der Gütertarif für den Friesisch-Westfälischen Verband vom 1. Mai 1878,
2. der Anhang zum Gütertarif für den Friesisch-Westfälischen Verband vom 1. April 1879,
3. der Gütertarif für den Hannover-Rheinischen Verband vom 1. Juni 1878,
4. der Gütertarif für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1878,
5. der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verhand vom 1. Juni 1878,
6. der Gütertarif für den Harz-Nordsee-Verband vom 1. Januar 1878,
7. der Gütertarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband vom 1. September 1878,
8. der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verband vom 1. Januar 1881,
9. der Gütertarif für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. Januar 1878,
10. der Ausnahmetarif für Schienen etc. im Verkehr zwischen Rothe Erde und Friedberg vom 12. Juli 1879,
11. der Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Rheinischen und Aachen-Jülicher Bahn nach Stationen der Frankfurt-Bebraer, Main-Weser- und Oberhessischen Bahn via Giessen vom 10. Juli 1877.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, behalten die z. Z. bestehenden Sätze Gültigkeit bis zum 15. August cr.

Der neue Tarif ist bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 21. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1239)

Am 1. Juli cr. werden die Stationen Aibling, Oberdorf bei Biessenhofen und Sauerlach der Bayerischen Staatsbahn, Niederbreisig des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrheinisch) und Eiserfeld des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) mit directen Frachtsätzen in den vom 1. Januar 1881 ab gültigen Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Holzverkehr aufgenommen. Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren. Köln, den 22. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1240)

Am 1. Juli cr. tritt ein neuer Tarif für den **Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Getreide- etc. Verkehr** in Kraft, welcher gegenüber dem bisherigen Tarife neben einzelnen geringen Frachterhöhungen bedeutende Frachtermässigungen aufweist.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, oder bezügliche Frachtsätze für den Verkehr mit den jetzt den Eisenbahn-Directionsbezirken Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld angehörenden Stationen in dem neuen Tarife nicht enthalten sind, bleibt der bisherige Tarif vom 1. August 1880 noch bis zum 1. September d. J. in Kraft. Im Uebrigen tritt derselbe, abgesehen von dem in demselben enthaltenen Tarife für den Transport leerer Getreidesäcke und den Frachtsätzen für die jetzt dem Eisenbahn-Directionsbezirk Hannover angehörenden Stationen, welche noch bis auf Weiteres bestehen bleiben, am 1. Juli cr. ausser Kraft.

Der neue Tarif ist zu 1 *M.* pro Exemplar bei den betr. Güterexpeditionen käuflich zu haben. Köln, den 22. Juni 1882. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1241)

Am 1. Juli d. Js. gelangt ein **Ausnahmetarif für die Beförderung von „Torfstreu (auch gepresst)“** von Helenaveen, Station der Niederländischen Staatseisenbahnen, nach einigen diesseitigen Stationen zur Einführung, welcher gratis von unserer Drucksachen-Controle bezogen werden kann.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbureau. Strassburg, den 22. Juni 1882. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1242)

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. August 1882 tritt der Theil II Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie lebenden Thieren zwischen Stationen der

a. p. K. Ferdinands-Nordbahn, K. K. pr. Galiz. Carl-Ludwigbahn, K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, K. K. pr. Erzherzog Albrechtbahn, Ersten Ung.-Galiz. Eisenbahn, dann K. K. Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn

einerseits und Stationen der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen, K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ungar. Nordostbahn und Arad-Temesvarer Eisenbahn

andererseits

in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden:

1. Der gleichnamige Tarif vom 15. November 1878 sammt Nachträgen I bis IV und die darin aufgenommenen, auf der Titelseite angeführten Special- und Ausnahmetarife;
2. Ausnahmetarif für Petroleum vom 1. August 1879 sammt den Nachträgen I bis II;
3. Ausnahmetarif für Getreide, Mehl etc. ab Kolomea vom 1. August 1881;
4. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. vom 1. Juni 1878 sammt den Nachträgen I bis II.

Exemplare dieses neuen Tarifes können bei den obgenannten betheiligten Verwaltungen um den Preis von 1 fl. Oe. W. bezogen werden. Wien und Budapest, am 1. Juli 1882. Die Verbandverwaltungen. (1243)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. kommt zum 8. Hefte des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Badisch-Pfälzischer Verkehr) der II. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält neben Berichtigungen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bliesdalheim und Gersheim einer- und Mengen und Sigmaringen andererseits. Verkaufspreis 5 *₰* für das Exemplar. Karlsruhe, den 23. Juni 1882. Generaldirection. (1244)

Vom 1. Juni 1882 ab ist der 11. Nachtrag zum Hanseatisch-Preussischen Verbands-Güter-Tarif vom 1. Mai 1878 in Kraft getreten. Derselbe enthält: a) die durch die Herausgabe der neuen Staatsbahntarife bedingten Aenderungen; b) im Uebrigen bereits früher publicirte Tarifveränderungen sowie Berichtigungen. Exemplare desselben sind bei unseren Billet-Expeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Verbandsstationen sämmtlicher übrigen Verbandsverwaltungen zum Preise von 0,10 *M.* zu beziehen. Auch ist jede Billet-Expedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 20. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung des Hanseatisch-Preussischen Verbandes. (1245 J)

Mit dem 1. Juli d. J. tritt aus Anlass der Eröffnung der Strecke Thorn-Culmsee im Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg der Nachtrag 3 zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1881 in Kraft; derselbe enthält:

a) Abänderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen;
b) Entfernungen für einige neu eröffnete Personen-Haltestellen auf den bisherigen Strecken;
c) Entfernungen für die neu zur Eröffnung gelangenden Stationen Mocker, Ostaszewo und Culmsee.

Als Tarifsätze für die neue Strecke kommen ebenfalls die für den diesseitigen Bezirk in den Kilometertariftabellen des Localtarifs für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. August 1881, des Localtarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 und des Gütertarifs vom 1. Juli 1880 nebst den zu diesen Tarifen ev. gehörigen Nachträgen enthaltenen Sätze zur Erhebung unter Zugrundelegung der vorgenannten Entfernungen;

d) andere Entfernungen für die Stationen der Strecke Pogegen-Memel, wodurch die bisherigen Seite 6 sub IV ad 2 des Kilometerzeigers aufgeführten Frachtzuschläge und der Ausnahmetarif für Getreide etc. im Anhange zum diesseitigen Gütertarif vom 1. April 1882 für die Station Memel aufgehoben werden;
e) Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen der Frachtsätze bedingt werden, treten dieselben erst mit dem 15. August d. J. in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 0,15 *M.* direct bei den Billet-Expeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i/Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin käuflich bezogen werden, auch ist jede andere Billet-Expedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 17. Juni 1882. Königliche Eisenbahn-Direction. (1246 J)

Mit 15. Juli d. J. tritt ein directer Tarif für Gütersendungen zwischen Stationen der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, sowie der Station Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Illowo/Mlawa transito andererseits via Granica-Warschau in Kraft, von welchem Exemplare sowohl bei den betheiligten Verwaltungen, wie in den Verbandstationen bezogen werden können. Wien, im Juni 1882. Die Verbandverwaltungen. (1247)

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 5. Juli l. J. tritt ein neuer Tarif Theil II Heft 3 für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn, der Arad-Körösvölgyer, Arad-Temesvarer, I. Siebenbürger, I. Ung.-Galizischen, Kaschau-Oderberger Bahn, der südöstlichen Linie der K. K. pr.

Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft, der Szamosvölgyer Eisenb., der Ungar. Nordostbahn und der K. Ungar. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Böhm. Nordbahn, Böhm. Westb., Buschtêhrader Bahn, der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schlesischen Nordbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Oesterr. Nordwestbahn, der nördlichen Linie der K. K. p. Oesterr. Staatseisenbahn - Gesellschaft einschliesslich Wien und Znaim, der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), der Rakonic-Protiviner Staatsbahn, der Südnordd. Verbindungsbahn und der Turnau - Kralup-Prager Bahn andererseits in Kraft. Durch diesen neuen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Oesterr.-Ungar. Verbandtarif vom 1. October 1881 für den Verkehr mit Wien der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands - Nordbahn und Wien-Lagerhaus.
2. Der Tarif Heft IV des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Sept. 1879.
3. Die Tarife für Baumrinde (Lohe) vom 25. Mai 1878, vom 1. Mai 1879, vom 1. Januar 1880 und 15. Mai 1880.
4. Der Specialtarif für Braunsteintransporte von Ungar. nach Oesterr. Stationen vom 1. September 1878.
5. Die Ausnahmetarife für Holz und Brennholz von der Ungar. Nordostbahn und Waagthalbahn nach Wien vom 15. October 1881.
6. Der Specialtarif für den Transport von Weintrauben und frischem Obst vom 1. September 1878.
7. Der Specialtarif für Roheisen von Ungar. nach Oesterr. Stationen d. d. 1. März 1880.
8. Der Specialtarif für den Transport von Schwefelkies von Margiczan-Göllnitz d. d. 1. Mai 1878.
9. Der Specialtarif für Spiritus vom 20. Juli 1879.
10. Der Ausnahmetarif für Wein in Fässern aus Ungarn nach Oderberg und Granica vom 15. April 1881 und
11. Der Ausnahmetarif für den Transport von Eisenwaaren nach Oderberg vom 1. Mai 1880.

Exemplare des neuen Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden. (1248 R M)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. Juli 1882 wird der Local - Ausnahmefrachtsatz für rohe Steine in den Relationen

Löwen-Breslau,
Löwen-Kattern,
Heinrichau-Breslau,
Steinkirche-Breslau

auf 0,16 *M.* pro 100 kg widerruflich festgesetzt. Breslau, den 23. Juni 1882. Königliche Direction. (1249)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In den Kohlentarifen von Stationen der O./S. und R. O. U. Bahn, sowie von Neurode etc. (Eisenb.-Direct.-Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Südnorddeutsch. Verbindungs-, Oest. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr. Grenz-, Galiz. Carl - Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, welche in Oesterr. Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Juli 1882 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. Juni 1882. Königl. Direction der Oberschles. Eisenbahn. (1250)

Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Zum Englisch-Südwestdeutschen Tarifheft IV tritt am 1. Juli cr. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderung des Verzeichnisses der zu den einzelnen Ausnahmetarifen gehörigen Waarengattungen sowie anderweitige Bezeichnung der Ausnahmetarife 7, 8, 9, 10, 11 und 12. Köln, den 24. Juni 1882. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1251)

An Stelle des Tarifs für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** vom 15. Februar 1880 wird am 1. Juli cr. ein neuer Tarif für den diesseitigen Directionsbezirk herausgegeben, welcher die Bestimmungen des früheren Tarifs, ergänzt nach den bereits eingeführten und neu beschlossenen Aenderungen, enthält. Frachterhöhungen werden durch die letzteren nicht veranlasst. Elberfeld, den 24. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection. (1252)

Am 1. Juli d. Js. wird zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks **Magdeburg** andererseits vom 1. Mai d. Js. der erste Nachtrag herausgegeben. Dieser Nachtrag enthält:

a) neue Entfernungen für die Station Littfeld (Eisenbahn - Directionsbezirk Elberfeld), welche jedoch erst mit dem noch näher bekannt zu machenden Tage der Eröffnung des Güterverkehrs auf dieser Station zur Anwendung kommen,
b) ermässigte Entfernungen für Station Berlin (Dresdener und Potsdamer Bahnhof) sowie neue Entfernungen für die Stationen Gr. Rudestedt, Sömmerda und Stotternheim des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg,
c) ermässigte Sätze der Ausnahmetarife für Schwefelkies, Eisenerz und Eisen und Stahl des Specialtarifs II im Verkehr mit Station Berlin (Potsdamer beziehungsweise Dresdener Bahnhof),
d) Berichtigungen des Haupttarifs.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Eisenbahnen käuflich zu haben. Elberfeld, den 24. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligten Verwaltungen. (1253)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbandsverkehr. Zum Gütertarif vom 1. December 1881 tritt am 1. Juli d. J. Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Station Wülfel des Directionsbezirks Hannover und Mattierzoll der Braunschweigischen Bahn, weitere Frachtsätze für die Stationen Grossrudestedt und Stotternheim des Directionsbezirks Magdeburg, Leipzig des Directionsbezirks Erfurt, Ausnahmesätze für Basaltpflaster- und Schottersteine, Ergänzungen des Ausnahmetarifs 7 und Berichtigungen. Letztere erlangen, soweit Erhöhungen eintreten, erst am 15. August d. J. Geltung.

Nachtragsexemplare à 0,10 *M.* sind bei den Verbandsexpeditionen zu haben. Erfurt, den 22. Juni 1882. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1254)

2. Couponeinlösung.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich hiermit, zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Juli 1882 fällige Coupon der gesellschaftlichen Actien vom Fälligkeitstermine an in Wien beim Wiener Giro- und Cassen - Verein, I. Rohkgasse No. 4 über in der XIV. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 2. Juni 1881 gefassten Beschluss mit

Vier Gulden Oe. W. in Silber

eingelöst wird.

Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden beim Wiener Giro- und Cassen-Verein und bei der Liquidatur der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien ausgefolgt. Wien, am 24. Juni 1882. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (254)

3. Submissionen.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover. Die Lieferung von 22 Stück vierrädrigen Hochbord-Wagen soll vergeben werden.

Termin: Dienstag, den 11. Juli d. J.

Bedingungen sind gegen Einzahlung von 3 *M.* vom unterzeichneten Bureau zu beziehen. Hannover, den 20. Juni 1882. Maschinentechnisches Bureau. (247 J)

Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnen. Die Lieferung von 35 Signalmasten aus Eisenblech soll vergeben werden. Die hierzu aufgestellten Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können von der Unterzeichneten als auch vom Bureau der Maschinenhauptverwaltung hier, gegen Einsendung von 50 ₰ auf portofreies Verlangen bezogen werden. Der Eröffnungstermin ist auf den 11. Juli 1882, früh 10 Uhr festgestellt und sind Offerten mit der Aufschrift „Signalmast-Angebot" versehen, bis spätestens den 10. Juli cr. an die Unterzeichnete einzureichen. Chemnitz, am 24. Juni 1882. Magazin - Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. (253 J)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von 1 300 t Bessemer Stahlschienen und von 50 t Klein-Eisenzeug (Bedingungshefte 250, 253 und 276), 20 Paar Zungenvorrichtungen (Bedingungsheft 251) und 16 Gussstahl-Herzstücke (Bedingungsheft 252) soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1,50 fl. pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten für die Bedingungshefte 250, 251, 252 und 253 geschrieben auf Stempelbogen von 0,21 fl., für Bedingungsheft 276 auf beiliegendem Formular, sind bis spätestens den 3. Juli 1882, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur O. Z. Achterburgwal b/d. Hoogstraat No. 171 Amsterdam einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „Krasnapolsky" Warmvesstraat in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Amsterdam, 20. Juni 1882. Der Betriebsdirector. (252)

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf ausrangirter offener Wagen und Achsen mit Rädern. Die in der Central-Werkstätte zu Tilburg sich befindenden 47 Stück offene Wagen mit Achsen und Räder und 45 Stück Rädersätze sollen durch Submission vergeben werden. Die Submissionszettel sind der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, Abtheilung Maschinen- und Wagendienst zu Utrecht, bis zum 10. Juli 1882, vor 12 Uhr Mittags einzureichen.

Der Ingenieur - Chef der Central-Werkstätte zu Tilburg wird über diese Materialien Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden. (255D&C)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.
Expedition der Zeitung: Vereins-Bureau, Berlin SW., Bahnhofstrasse 3.